



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mardi 28 mars 2006 — Vol. 39 N° 4**

Consultations particulières sur le document intitulé  
*La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales (4)*

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Michel Bissonnet**

---

**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 \$  |
| <i>Commission de l'agriculture, des pêcheries</i><br><i>et de l'alimentation</i> | 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  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754  
Télécopieur: (418) 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 28 mars 2006 — Vol. 39 N° 4

### Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Auditions (suite)   | 1  |
| Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)                  | 1  |
| Union des municipalités du Québec (UMQ)                         | 8  |
| Association du transport écolier du Québec (ATEQ)               | 14 |
| Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) | 22 |
| Ville de Montréal   | 29 |
| École polytechnique de Montréal (EPM)                           | 40 |
| Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)          | 50 |
| Mémoires déposés  | 59 |
| Remarques finales   | 59 |
| M. Janvier Grondin  | 59 |
| M. Guy Lelièvre   | 60 |
| M. Serge Deslières  | 60 |
| M. Jean Dubuc   | 62 |
| M. Maurice Clermont   | 63 |
| M. Norbert Morin  | 63 |
| M. Jean-Pierre Soucy  | 63 |
| M. Tony Tomassi   | 65 |
| M. Serge Deslières  | 66 |
| Document déposé   | 67 |
| M. Tony Tomassi   | 67 |
| Document déposé   | 67 |
| Le Président, M. Claude Pinard                                  | 67 |

### Autres intervenants

- \* M. Marc Cadieux, ACQ
- \* Mme Sophie Tremblay, idem
- \* M. Robert Coulombe, UMQ
- \* M. Gaston Lemay, ATEQ
- \* M. Luc Lafrance, idem
- \* M. Jacques Béchard, CCAQ
- \* M. Gérard Bédard, idem
- \* M. Guy Duplessis, idem
- \* Mme Lise Roy, idem
- \* M. Claude Dauphin, ville de Montréal
- \* M. André Lavallée, idem
- \* Mme Louise Bonneau, idem
- \* M. Marc Blanchet, idem
- \* M. Michel Gou, EPM
- \* M. Érick Abraham, idem
- \* M. Robert Lalonde, RLVQ
- \* M. Yvan Grenier, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 28 mars 2006 — Vol. 39 N° 4

**Consultations particulières sur le document intitulé  
*La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant,  
la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales (4)***

*(Neuf heures trente-six minutes)*

**Le Président (M. Pinard):** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Bienvenue à cette quatrième journée d'auditions particulières de la Commission des transports sur le mandat d'initiative décidé unanimement par les membres de la commission sur la sécurité routière au Québec.

Alors, M. le secrétaire, je constate que nous avons quorum. Donc, nous pouvons débiter nos travaux. Je déclare donc la séance ouverte. Et immédiatement, si vous le permettez, je vous demanderais de fermer vos téléphones cellulaires durant toute la durée des auditions.

Je rappelle le mandat de la commission qui est de procéder à des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières à l'égard du document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales*.

Alors, M. le secrétaire, avons-nous des remplacements, ce matin?

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Thériault (Masson) est remplacé par M. Lelièvre (Gaspé) pour la durée du mandat.

**Auditions (suite)**

**Le Président (M. Pinard):** Alors, bienvenue, M. le député. Je vous donne immédiatement l'ordre du jour. Alors, nous débutons par l'Association du camionnage du Québec, suivie de l'Union des municipalités du Québec, par la suite l'Association du transport écolier du Québec, et nous terminons notre avant-midi avec la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec.

Cet après-midi, la ville de Montréal, l'École polytechnique de Montréal et nous terminerons avec le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

Alors, sans plus tarder, permettez-moi que je vous introduise l'Association du camionnage du Québec, qui est représentée, ce matin, par M. Marc Cadieux, son président-directeur général — bienvenue, monsieur — et par Mme Sophie Tremblay, coordonnatrice responsable des dossiers techniques et opérationnels. Bonjour, madame.

Alors, M. Cadieux, vous avez un temps de présentation normalement de 15 minutes, et par la suite il y aura échange avec les membres de cette commission. À vous la parole.

**Association du camionnage  
du Québec inc. (ACQ)**

**M. Cadieux (Marc):** Alors, M. le Président, les présentations ayant été faites, permettez-moi, d'entrée de jeu, de remercier les membres de la commission de nous accorder la présente audience et de saluer aussi la présence du personnel du ministère des Transports du

Québec et des membres du personnel du cabinet du ministre des Transports du Québec, M. Michel Després.

L'Association du camionnage du Québec a été fondée en 1951. Elle est une organisation à adhésion volontaire qui compte plus de 700 membres répartis entre transporteurs publics et privés, locataires de véhicules et fournisseurs de produits et services à l'industrie du camionnage.

Au fil des ans, dans le cadre de l'accomplissement de sa mission, l'association a su prendre place comme principal porte-parole du transport routier de marchandises auprès des différents paliers gouvernementaux. Notre membership utilise près de 30 500 véhicules motorisés qui effectuent environ 62 % du transport contre rémunération, au Québec.

L'association a, au cours des dernières années, plus particulièrement consacré de nombreux efforts à la promotion des normes d'éthique, de sécurité et d'efficacité devant gouverner l'industrie du camionnage, étant convaincue que la crédibilité de l'interprétation de son rôle de défenseur des droits et intérêts de ses membres serait proportionnelle à la valeur de sa contribution. L'association se sent donc interpellée par l'ensemble des sujets que souhaitent aborder les élus et touchant les aspects essentiels de la sécurité sur les routes du Québec. Le document préparé par la présente commission représente un outil de réflexion intéressant et utile qui a permis à la l'association d'approfondir davantage certains aspects qu'il présente.

● (9 h 40) ●

En premier lieu, permettez-moi d'aborder quelques nuances aux résultats du bilan routier. Notre association est très sensible au fait qu'un accident impliquant un véhicule lourd entraîne généralement plus de dommages corporels et matériels que tout autre type de véhicule. Cela s'explique par sa taille même. Nous devons toutefois garder en mémoire certains éléments qui apportent une nuance à lecture des résultats statistiques.

Les véhicules lourds représentent 2,5 % du parc automobile au Québec et sont impliqués dans 8,2 % des accidents causant des lésions corporelles. Dans près de 70 % de ces accidents impliquant un véhicule lourd, la responsabilité du conducteur du véhicule n'était pas en cause. Un véhicule lourd parcourt en moyenne 10 fois plus de kilomètres qu'une voiture dans une année, donc 10 fois plus exposé au risque. Un conducteur de véhicule lourd est un professionnel de la route, et son emploi dépend directement de son comportement vis-à-vis les autres usagers.

Notre réseau routier est vieillissant et son entretien a été négligé depuis sa construction. Les travaux qu'on y effectue d'année en année n'ont qu'un effet immédiat, et, après quatre ou cinq ans, le resurfacement doit être refait, sans compter le remplissage des nids-de-poule qui jonchent notre réseau routier chaque hiver et chaque printemps. Et cette situation ne se retrouve pas uniquement sur nos routes municipales, les grandes autoroutes urbaines

n'échappent pas à ce phénomène, même si elles devraient en être exemptes par leur conception et leur vocation même.

Nous demeurons donc convaincus que l'état de la chaussée contribue probablement à la dégradation actuelle du bilan routier. En effet, le prix élevé du carburant encourage l'achat de plus petites voitures et moins énergivores. Ces automobiles sont munies de roues à diamètre plus petit et donc plus susceptibles de bris importants lors de passage, par exemple, dans des nids-de-poule ou des fissures sur la chaussée. Pour éviter ces dégradations, les conducteurs ont tendance à louvoyer sur la route, tenter d'éviter ces obstacles. Conjugués à une vitesse excessive ou non, les risques d'accidents s'accroissent certainement. Cela est d'autant plus remarquable sur le réseau supérieur, où les vitesses permises sont supérieures à 80 km/h. Ce phénomène mérite une attention particulière de la part des autorités, qui devraient considérer l'état de la chaussée comme un facteur contributif à un accident. La question à se poser est: En quoi la route elle-même est-elle un élément d'insécurité pour certains usagers?

Permettez-moi maintenant d'aborder un sujet fort préoccupant pour notre industrie, l'utilisation du cellulaire au volant. Les moyens de communication évoluent constamment, et la téléphonie cellulaire fait aujourd'hui partie de notre quotidien. Les impératifs commerciaux de notre industrie passent également par cette technologie afin d'assurer une information contemporaine, rapide et efficace. C'est pourquoi la majorité des conducteurs de véhicules lourds possèdent un téléphone cellulaire pour communiquer rapidement et efficacement avec leurs employeurs, dont quelques exemples vous sont cités au présent mémoire.

L'utilisation du téléphone cellulaire au volant d'un véhicule lourd est une préoccupation grandissante pour notre association. Tel que souligné dans le document de référence de la commission, plusieurs administrations interdisent ou restreignent l'usage du téléphone durant l'activité de conduite. Cependant, la majorité permet l'utilisation de la fonction mains libres.

Notre association reconnaît que le téléphone cellulaire est un outil de travail et de sécurité pour le chauffeur. Toutefois, nous ne sommes pas en faveur de sa prohibition complète. C'est pourquoi nous recommandons à nos membres de sensibiliser leurs chauffeurs à l'importance de n'utiliser le cellulaire qu'une fois le véhicule arrêté. Nous suggérons aux transporteurs de se doter d'une politique visant à limiter son utilisation pour des fins d'affaires uniquement, de contrôler la fréquence et la durée des appels et d'interdire la prise de notes avant l'arrêt complet du camion.

L'association encourage également l'amélioration de la technologie afin que l'utilisation de la fonction mains libres ou de casque d'écoute puisse être utilisée de façon sécuritaire et efficace. Le téléphone n'est toutefois pas le seul instrument de communication utilisé dans notre industrie. Selon le territoire où il circule et la couverture cellulaire, un chauffeur de véhicule lourd utilisera tantôt cette couverture cellulaire mais tantôt la communication par satellite pour échanger des informations avec sa base ou les transmettre. Nous demeurerons convaincus que le cellulaire n'est donc qu'une source de distraction comme pourraient l'être bien d'autres éléments qui diminuent le niveau d'attention d'un conducteur.

Notre mémoire cite en exemple des travaux qui ont été en cours avec la Société de l'assurance automobile

du Québec, auxquels nous avons participé en 1998 et 1999. L'objectif, à ce moment, de la démarche était de permettre une meilleure application d'un article du Code de la sécurité routière, qui est l'article 439, qui faisait référence aux écrans affichant de l'information à bord des véhicules. Vous trouverez le libellé plus explicatif de l'article en question dans le présent mémoire.

J'aimerais, M. le Président, maintenant aborder un sujet pour lequel l'association est aussi très préoccupée, la vitesse excessive. En effet, notre association s'inquiète des conséquences sur les personnes lors d'une collision avec un véhicule lourd. Nous avons tous été témoins de la diffusion de couvertures médiatiques de tels accidents. C'est l'image de l'ensemble de notre industrie qui s'en trouve ternie, et ce, malgré que, dans 70 % des cas, comme je vous le rapportais préalablement, le comportement du conducteur du véhicule lourd n'était pas en cause.

Depuis plus de 12 ans, notre association réclame une tolérance zéro à l'égard de la limite de vitesse des véhicules lourds. Une telle approche de la part du milieu policier s'avère plus complexe à appliquer qu'il n'en paraît. Les principes de règle de preuve et de marge d'erreur possible des appareils font en sorte que la tolérance zéro que nous prônons, selon les autorités policières, peut difficilement s'appliquer.

Dans votre document d'introduction, vous amenez certaines pistes de solution à la vitesse. Permettez-moi d'en aborder quelques-unes. Notre association, de concert avec les six autres associations provinciales de camionnage du Québec ainsi que l'Alliance canadienne du camionnage, a récemment rendu publique sa nouvelle politique à l'égard de la limite de vitesse des véhicules lourds. Vous trouverez dans notre mémoire le libellé complet de notre politique. Je tiens toutefois à vous en souligner que quelques éléments, qui sont les suivants: que l'activation des limiteurs de vitesse sur tous les camions visés circulant dans les provinces canadiennes, indépendamment de leur domicile, soit obligatoire; que les limiteurs de vitesse devraient être réglés à un maximum de 105, soit 60 milles à l'heure; que le renforcement du contrôle policier en regard à la vitesse demeure nécessaire pour en assurer la conformité. De plus, l'association est d'avis que tout nouveau chauffeur de camion devrait recevoir une formation sur les avantages du contrôle de la vitesse et du partage de la route avec les autres usagers.

Comme on peut le constater, l'association réclame à son gouvernement d'introduire une réglementation visant l'activation obligatoire des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds. Une fois fait, nous croyons que les effectifs policiers pourront être plus efficaces au contrôle de la vitesse des véhicules lourds sur les routes dont la limite est inférieure à 100 km/h, ce qui ne veut pas dire que nos efforts communs d'éducation doivent être relégués pour autant. Comme cette demande faite par les associations provinciales s'effectue à l'échelle de tout le pays, nous sommes convaincus qu'elle serait plus facilement acceptable par les gouvernements et qu'elle assurerait une équité concurrentielle au sein même de notre secteur économique.

Une autre solution proposée à votre mémoire était le cinémomètre photographique. Notre association avait déjà soumis à cette commission parlementaire un mémoire, le 5 septembre 2001, sur cette question. La vision de nos membres n'a pas changé depuis, et nous demeurons convaincus aujourd'hui que cette technologie,

bien que poursuivant un objectif légitime, n'est pas un moyen adéquat pour améliorer le bilan routier de notre industrie. Nous aimerions rappeler aux membres de la commission les éléments qui contribuent toujours à forger notre point de vue en cette matière.

La mise en place du cinémomètre fait supporter à l'industrie du camionnage un fardeau administratif que nous n'hésiterons pas à qualifier d'inacceptable. Chaque infraction constatée par une photographie prise par un cinémomètre imposera une recherche qui fréquemment s'apparentera à celle d'une aiguille dans une botte de foin. De plus, la tâche d'identifier l'auteur responsable de l'infraction constatée incomberait désormais à une personne qui devrait en quelque sorte s'improviser à la fois policier, poursuivant, juge et percepteur. Poursuivre le propriétaire du véhicule en infraction aurait pour effet de déresponsabiliser le conducteur de véhicule lourd au regard des infractions pour excès de vitesse constatées par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre.

● (9 h 50) ●

Les entreprises de camionnage utilisent principalement des ensembles tracteurs semi-remorques. Dans tous les cas où un tel ensemble est utilisé, la plaque d'immatriculation que montrera la photographie prise par un cinémomètre sera donc celle de la semi-remorque. C'est donc au propriétaire de la semi-remorque que sera transmis le constat d'infraction. Ce propriétaire n'est pas coupable de l'infraction constatée du seul fait que c'est la plaque d'immatriculation d'une semi-remorque dont il est propriétaire que montre la photographie prise au moyen d'un cinémomètre. Si, à la rigueur, mais sans le reconnaître pour autant, il semble possible d'établir facilement un lien entre la propriété d'un véhicule de promenade et l'identité de son conducteur, nous pouvons affirmer qu'en ce qui concerne l'industrie du camionnage le lien entre le conducteur d'un véhicule lourd et le propriétaire d'une semi-remorque n'est pas du tout évident. La suite des écritures contenues au mémoire vous illustrera quelques exemples de cette réalité.

Rappelons avec ironie, M. le Président, afin de faire sourire les membres de la commission, qu'une semi-remorque ne peut par elle-même excéder la vitesse permise. Le propriétaire de celle-ci ne peut, à ce seul titre, être responsable d'une infraction pour vitesse excessive. On lui impose un fardeau d'autant plus inacceptable qu'il ne lui revient pas de le supporter.

Vous faites aussi référence, M. le Président — votre document — à la possibilité d'un rajeunissement des amendes. Je dois donc vous dire que, dans le contexte où, en partenariat avec le ministère des Transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec, la Commission des transports du Québec, le ministère de la Justice du Québec, les syndicats et les principales associations du camionnage au Québec travaillent actuellement à la reconfiguration du montant des amendes dans notre secteur d'activité, nous ne croyons pas que cette avenue puisse inciter les conducteurs à réduire leur vitesse. En effet, les amendes prévues au Code de la sécurité routière du Québec sont déjà de l'ordre du double, voire du triple de ce qu'elles sont dans les autres administrations nord-américaines. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le gouvernement et l'industrie ont convenu qu'une révision s'avérait nécessaire en ce qui a trait aux amendes concernant le transport commercial.

Depuis plus de six ans, nous réclamons que les autorités reconnaissent comme important de responsabiliser l'ensemble des intervenants dans un mouvement de transport routier. Nous avons récemment été partiellement entendus. En effet, la loi n° 129, Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds, donne maintenant les assises nécessaires à la mise en oeuvre du dossier du conducteur de véhicule lourd tant réclamé par notre industrie afin de répondre à cette préoccupation.

En bref, ce dossier permettra de consigner dans un chapitre distinct de son profil de conduite toutes les infractions commises au volant d'un véhicule lourd d'un détenteur de permis de conduire professionnel classes 1, 2 et 3. Les renseignements qu'il contiendra seront non seulement contemporains par le fait qu'ils seront inscrits dès leur émission, mais seront un outil indispensable pour les exploitants de véhicules lourds pour qui la sécurité routière, l'image corporative et la protection du réseau routier revêtent une importance capitale. Cet outil permettra de reconnaître les chauffeurs délinquants des véritables professionnels, ce que le dossier actuel ne permet pas d'identifier étant donné que les informations consignées se restreignent à quelques infractions et elles ne sont inscrites que lors de la déclaration de culpabilité du contrevenant.

J'aborde maintenant les motocyclistes. Du point de vue d'un conducteur de véhicule, le motocycliste n'est qu'un autre usager avec lequel il doit partager la route. Un des mandats que s'est donné notre association est de promouvoir, sensibiliser, voire éduquer l'ensemble des usagers de la route sur certaines caractéristiques d'un véhicule lourd qui sont encore méconnues ou incomprises par les autres conducteurs de véhicules, incluant les motocyclistes. Un véhicule lourd a besoin d'un espace de sécurité à l'avant pour freiner, compte tenu de son poids. Il requiert aussi un espace plus grand pour effectuer des manoeuvres de virage. Un véhicule lourd comporte quatre angles morts où le conducteur ne peut détecter un autre usager. En clair, si un usager ne peut voir les miroirs du véhicule lourd, le chauffeur de ce dernier ne peut voir l'usager.

Toutes ces informations et de nombreux messages de sécurité à l'égard des personnes qui côtoient un véhicule lourd ont été regroupés dans une vidéo produite grâce au support financier de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports du Québec. Notre association diffuse ces messages de sécurité sur toutes les tribunes possibles. À ce jour, toutefois, nous n'avons pu obtenir la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec afin qu'ils puissent être présentés dans ses centres de services, dans les écoles de conduite ou écoles motocyclistes du Québec. La simple réponse à l'effet qu'il est coûteux de diffuser les messages n'est pas en lien avec l'investissement que la société a déjà consenti pour la conception de cette vidéo. Il s'agit d'une approche qui manque de sens logique dans la poursuite de notre mission commune qui est d'accroître la sécurité routière au Québec.

Nous réclamons également depuis de nombreuses années l'ajout de questions spécifiques à la notion de partage de la route avec les véhicules lourds à l'examen théorique d'accès au permis de conduire du véhicule de promenade et de motocyclette. C'est lors de la rencontre de la Table gouvernement-industrie sur la sécurité des

véhicules lourds, le 23 mars dernier, qu'a enfin été annoncée l'introduction d'un chapitre spécifique à ce sujet. On nous a souligné que les questions souhaitées deviendront réalité dans un avenir rapproché. À ce stade, M. le Président, vous me permettez de passer la parole à Mme Tremblay, qui est à mes côtés et qui vous parlera des conditions hivernales de façon brève.

**Le Président (M. Pinard):** Madame. Merci, M. le président.

**Mme Tremblay (Sophie):** Merci. D'entrée de jeu, nous souhaitons féliciter le ministère des Transports du Québec pour sa campagne sur l'usage des pneus d'hiver. Les statistiques démontrent bien que le message a été bien compris de l'ensemble des usagers québécois. Nous croyons que notre industrie a également reçu ces messages et comprend bien qu'il est de leur intérêt d'adhérer à une telle approche lorsque les véhicules doivent circuler dans des zones climatiques requérant ce type de pneus.

Toutefois, nous aimerions aborder un sujet fort préoccupant pour notre industrie, soit l'entretien hivernal des routes. En effet, comme le souligne judicieusement le document de consultation — et je cite — «le rôle de l'entretien routier en période hivernale est d'assurer la mobilité, tout en conservant aux déplacements leur caractère sécuritaire». Nous sommes convaincus qu'il est du devoir d'une administration d'assurer le déplacement sûr des personnes et des marchandises pour le bien-être de son économie.

Le ministère des Transports, par voie de soumissions, a partagé avec les entrepreneurs locaux ou régionaux la responsabilité des opérations de déneigement et d'entretien des différents chemins du réseau routier du Québec. Ce faisant, il visait à faire intervenir le plus rapidement possible tous les équipements nécessaires à la réalisation des travaux d'entretien dans un intervalle le plus court possible. Le principe est louable et justifié. Il faut cependant admettre que les résultats, dans certaines régions, en termes de qualité d'entretien, ne sont pas à la hauteur de ceux escomptés.

En effet, nous avons pu constater, au cours des récentes saisons hivernales, des écarts dans l'entretien d'une portion de route par rapport à une autre portion de la même route sous la responsabilité d'un autre entrepreneur. Comment peut-on expliquer qu'une portion de route soit acceptable, tandis que la portion adjacente de cette même route ne le soit pas, alors que les deux tronçons bénéficient des mêmes conditions climatiques et subissent la même densité de circulation? Deux hypothèses peuvent expliquer ce phénomène: soit le manque de connaissances des entrepreneurs, soit l'effet négatif associé au fait que les contrats sont octroyés sur la base du plus bas soumissionnaire.

Dans un premier temps, nous croyons que les entrepreneurs n'ont pas le même niveau de connaissances et d'expertise dans les opérations de déneigement et d'entretien. Nous souhaitons également amener l'hypothèse que le fait que les coûts des abrasifs soient dorénavant défrayés par les entrepreneurs eux-mêmes est certainement un incitatif à une utilisation parcimonieuse de ceux-ci. Citons en exemple le fait réel des transporteurs du sud du Québec qui évitent d'emprunter la route 117, en Abitibi, en période hivernale, pour se rendre dans l'Ouest canadien

malgré que ce trajet soit plus court en distance, en énergie et en temps.

Notre association est d'avis que le gouvernement doit assumer sa part de responsabilité pour le maintien de la sécurité et de la mobilité sur notre réseau routier. C'est pourquoi nous suggérons au ministère des Transports du Québec de prendre des mesures afin que les entrepreneurs qu'il désignera dorénavant disposent d'une formation pertinente à l'atteinte de ces objectifs. Nous proposons que le ministère mette en place des mécanismes visant à mieux encadrer les entrepreneurs dans leurs opérations en période hivernale. C'est une question de vies humaines que nous pourrions ensemble protéger davantage. Merci de votre attention.

● (10 heures) ●

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci, madame. Merci, monsieur. Nous allons immédiatement procéder à l'échange avec les collègues de la commission. Mais, avant de leur céder la parole, vous mentionnez, dans votre mémoire, à la page 15: «Nous soumettons également l'hypothèse que le fait que le coût des abrasifs soit dorénavant défrayé par les entrepreneurs eux-mêmes est certainement un incitatif à une utilisation parcimonieuse de ceux-ci.»

Le texte que vous avez écrit là, est-ce que vous avez vérifié auprès des entrepreneurs si effectivement c'était les entrepreneurs qui devaient fournir les abrasifs?

**M. Cadieux (Marc):** Sophie, je vais te laisser répondre parce que c'est le dossier d'Abitibi.

**Le Président (M. Pinard):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Sophie):** Oui. Alors, la région que je faisais allusion dans la présentation, c'est surtout la région de l'Abitibi-Témiscamingue et également le Saguenay—Lac-Saint-Jean. On nous a informés que, dans ces régions-là, les contrats qui avaient été octroyés, le prix qui était donné aux entrepreneurs devait inclure le coût des abrasifs qui sont mis sur les routes.

**Le Président (M. Pinard):** Bien, je vous remercie beaucoup, madame, de nous spécifier ça, d'autant plus que ça va directement à l'encontre des propos qui ont été émis ici, en commission parlementaire, par le sous-ministre Denis Jean.

**M. Cadieux (Marc):** Il faut dire, M. le Président, aussi que c'est un sujet qui a été discuté à la table de concertation contrôle routier, ministère des Transports du Québec, en Abitibi. Il y a une table particulière à laquelle on avait... Ces échanges ont eu lieu il y a à peine quelques semaines. Et ce dossier, qui est suivi par Mme Tremblay auprès de notre association, faisait état effectivement de cette situation.

**Le Président (M. Pinard):** Je vous remercie beaucoup. Alors, M. le député de LaFontaine et vice-président de la Commission des transports. M. le député.

**M. Tomassi:** Merci beaucoup. C'est-est le coût de l'abrasif en tant que tel ou le coût de l'épandage qui était à la charge des entrepreneurs? Vous n'êtes pas au courant?

**Mme Tremblay (Sophie):** Je ne pourrais spécifier.

**M. Tomassi:** Alors, en voulant dire que vous affirmez quelque chose, vous n'êtes pas vraiment sûre que c'est le sel que les entrepreneurs doivent payer ou, dans leurs coûts, c'est l'épandage du sel qui doit être inclus, là. Vous ne le savez pas, là?

**Mme Tremblay (Sophie):** Bien, ce qu'on nous dit, c'est que le montant qui est alloué pour l'entretien d'une portion de route inclut l'épandage des abrasifs et, bon, le matériau et l'activité de le faire.

**M. Tomassi:** Oui, mais je vous comprends, Mme Tremblay, sauf que vous faites une affirmation un peu gratuite. Le MTQ est venu nous dire ici, en commission parlementaire, que, dans tous les contrats sans exception, l'abrasif est au coût du ministère. Alors, c'est sûr et certain que l'abrasif, là, même s'il est au coût du ministère, tu as besoin de quelqu'un pour aller l'épandre, comme tu as besoin de quelqu'un qui enlève la neige. Alors, je vous conseille, là... Puis c'est important parce qu'on a trop l'habitude, là, on l'a vu même avec les policiers, là, dans un autre mémoire, là, où est-ce qu'on fait des affirmations gratuites, là, on lance des affirmations qui des fois seraient plus portées à aller prendre l'information exacte avant d'être citées dans un document, là. Une mise en garde que je vous fais, là, en toute amitié.

**M. Cadieux (Marc):** On va s'engager, M. le vice-président, de vous fournir le renseignement dans les journées, d'ici vendredi.

**M. Tomassi:** Good. Une autre question que je veux vous poser, c'est tout le domaine, là, du cinémomètre. Vous avez des interrogations qui sont valables: la remorque n'a pas de moteur, ce n'est pas elle qui fait la vitesse, c'est celui qui est au volant. Vous faites une affirmation encore à la page 8, qui dit: «...bien que poursuivant un objectif légitime, n'est pas un moyen adéquat pour améliorer le bilan routier de notre industrie.» Je comprends, peut-être dans votre industrie, ce n'est pas un des moyens, sauf que tous les gens qui sont venus nous parler ici, toutes les études qui sont actuellement sur les tables partout au monde ont démontré que l'usage du cinémomètre fait baisser énormément la vitesse, et en conséquence le but ultime, c'est que le bilan routier s'améliore. En France, c'est 20 %, le bilan routier s'est amélioré de 20 % depuis que les cinémomètres sont installés.

Je vous comprends dans le certain sens où est-ce que je prends la photographie de la plaque. Il y a un Pr Paquette, de l'Université Laval, qui est venu nous parler d'une nouvelle technologie, hein? Au Québec, on a tendance, des fois, à réinventer la roue. M. Paquette faisait mention de technologie qui est disponible actuellement, qui est en essai actuellement en Grande-Bretagne, c'est tout l'aspect de téléfréquence où est-ce qu'une puce serait appliquée sur une plaque non pas de la remorque, mais de votre tracteur ou du véhicule, et il y aurait des bornes d'interception à différents endroits, et, si tu fais de la vitesse, c'est bien de valeur, mais tu as un billet. Alors, ça, c'est une technologie qui peut-être, quand vous avez écrit votre mémoire, le premier mémoire que vous étiez contre le cinémomètre... c'était peut-être quelque chose que vous n'aviez pas pris en considération.

D'un autre point de vue, je suis complètement emballé dans votre proposition de limiter la vitesse à 105 km/h, suggestion qui nécessairement ferait peut-être... dans une de nos recommandations, on vous l'annonce en primeur, pourrait faire peut-être l'objet d'une recommandation de la commission lors de l'écriture. Parce qu'en bout de ligne, une fois que la puce est installée, le travail administratif que vous essayez de nous dire que ça a un impact... C'est sûr que, si tu prends la photo de la remorque, le travail est... Mais, si le tracteur est intercepté avec cette puce-là, vous avez moins de misère, votre travail administratif est allégé, parce que tous les conducteurs ont un «logbook», alors, tu sais, tel jour, qui avait le camion parce qu'il est supposé de remplir son document, là, de vérification après départ. Alors, est-ce que c'est une avenue qu'il serait possible d'envisager pour vous, là? Parce qu'en voulant dire il faut regarder vous, votre industrie, mais il faut regarder même l'industrie de l'automobile, là.

**Le Président (M. Pinard):** M. Cadieux.

**M. Cadieux (Marc):** M. le député de LaFontaine, c'est une technologie dont nous avons eu vent, mais elle est quand même infiniment embryonnaire. Elle s'adresse évidemment à reconnaître le propriétaire réel de la remorque, mais celui qui commet l'infraction, c'est le chauffeur, c'est le conducteur. Donc, il y a encore un dédale administratif qui est quand même très lourd à gérer. Je pense que ce n'est pas à vous que j'apprends que les transporteurs, au cours des dernières années, ont été lourdement touchés par les frais d'opération qui ont augmenté, si on ne parle que des carburants, des assurances, de la nouvelle technologie des moteurs, et j'en passe. Ce sont des technologies évidemment qu'il faudrait ajouter éventuellement aux équipements, ce sont des coûts. Mais ce n'est pas... Je crois qu'il faut capitaliser beaucoup sur l'éducation et beaucoup sur la sensibilisation. Et je pense, en acceptant bien vos félicitations à l'égard de notre approche au niveau des limitateurs, qu'il y a déjà un bon pas de fait.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député, rapidement.

**M. Tomassi:** Quand vous parlez de coûts, je ne la vois pas, là, parce qu'actuellement, si vous allez à la SAAQ, vous achetez un nouveau camion, un nouveau tracteur, vous allez à la SAAQ, la plaque d'immatriculation, c'est la SAAQ qui vous la donne, là. Vous n'avez pas de technologie à implanter sur vos camions, là, la technologie serait implantée à même la plaque d'immatriculation, de un. De deux, actuellement, si un chauffeur — on va parler du chauffeur, là — si un chauffeur commet une infraction avec votre véhicule, qui est responsable du billet d'infraction?

**Le Président (M. Pinard):** M. Cadieux.

**M. Cadieux (Marc):** C'est le chauffeur qui est intercepté par les autorités.

**M. Tomassi:** Signez-vous un contrat avec votre chauffeur sur la manière qu'il doit travailler et les incidents qui arrivent, ses responsabilités et ses obligations?

**M. Cadieux (Marc):** Écoutez, dans la majorité des entreprises, effectivement vous faites appel à des politiques. Je ne pourrais pas vous dire que c'est partout pareil, de la même façon. Il y a différentes façons de contracter avec les chauffeurs. Mais je peux vous dire que règle serait qu'un chauffeur qui dépasse une limite doit être responsable de l'infraction et non le propriétaire. Mais, même dans la technologie de la plaque avec la puce, il y a encore quand même une manipulation d'information nécessaire: Est-ce que votre chauffeur a quitté l'entreprise? Où est-ce que vous allez le chercher pour payer l'amende quand vous allez recevoir le traitement de l'amende? Parce qu'encore là c'est le propriétaire, avec ce que vous m'expliquez, qui va recevoir l'amende, et il devra l'attribuer... Quand on connaît la mobilité et la difficulté que nous avons dans cette cohorte de main-d'oeuvre au Québec — et pas juste au Québec, au Canada — il y a certaines difficultés encore.

● (10 h 10) ●

**M. Tomassi:** M. Cadieux, avec tout le respect que j'ai envers vous, je pourrais vous dire qu'en dedans de 24 heures l'entreprise serait apte à connaître l'infraction qui a été commise par un véhicule. Vous savez, en 1969, on a marché sur la lune. Depuis ce temps-là, la technologie a amplement avancé, et je peux vous dire que c'est un incitatif, un incitatif. Et je ne crois pas que les dédales administratifs seraient tellement grandissants, là, que votre industrie, là, aurait un impact de coûts administratifs comme vous essayez de peut-être le prétendre, là. La technologie permet, là, un avancement, là, pas mal rapide, et pas mal rapide même dans le règlement d'infractions. Et même, si jamais les grands transporteurs, là, auraient une connexion, là, c'est des choses qui pourraient se faire automatiquement.

**Le Président (M. Pinard):** Commentaire...

**M. Cadieux (Marc):** Je n'avais pas connu cette technologie et cette possibilité aussi rapide et aussi efficace de la transmission d'une amende, hein? À venir jusqu'à aujourd'hui en tout cas, là, la simple amende remise de main à main peut prendre infiniment plus de temps à être traitée. Mais c'est une chose qui serait évidemment à examiner et à rediscuter au niveau de nos membres transporteurs.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de La Prairie. Très rapidement, M. le député.

**M. Dubuc:** Merci, M. le Président. Bon, on est bien au courant que cette commission-là, c'est bien important, le but, mais c'est de trouver une solution qui n'est pas facile, puis c'est d'essayer de trouver une solution pour éliminer le plus possible les accidents, les blessés et les décès. De quelle façon qu'on peut le faire? Il y en a plusieurs, mais elle n'est pas facile à prendre.

Je m'en venais tantôt, moi, de Montréal puis je m'en venais sur la 20, sur le «cruise», à 119 — comme on tolère 119 plus souvent qu'autrement — puis je regardais les vans, là. Wouh! à un moment donné, ça me coupait, puis ça rentrait. Puis c'était une auto qui s'en venait en arrière, puis on voyait qu'il avait vraiment pas d'attention envers... Il voyait que c'était une voiture en arrière, là, il ne regardait pas si elle est loin ou si elle est près. Wouh!

ça coupe puis ça rentre. Ça, c'est des choses qui causent des accidents.

De quelle façon? Il y a sûrement une façon, prévention ou des cours de prévention à ces gens-là pour comme essayer de trouver des solutions. Quand on parle des accidents, bien c'en est, une cause, ça, qu'il n'est pas prudent puis qu'il n'a pas d'attention vraiment envers le chauffeur, envers les automobiles. Je vous écoutais...

**Le Président (M. Pinard):** M. Cadieux, commentaire?

**M. Dubuc:** Juste une autre petite question, M. le Président, si vous permettez, sur la question du cellulaire. Permettez-moi...

**Le Président (M. Pinard):** Je vous le permets. Rapidement, monsieur.

**M. Dubuc:** Sur la question des cellulaires, tantôt j'ai peut-être bien compris puis j'ai bien aimé la façon que vous avez peut-être proposée. J'ai peut-être bien mal compris. Ce serait comme recommander que, quand le camionneur, le chauffeur veut faire un téléphone, de se coller au côté puis faire son téléphone. Je ne sais pas si j'ai bien compris ça. C'est-u exact, là?

**Le Président (M. Pinard):** M. Cadieux.

**M. Cadieux (Marc):** C'est ce à quoi je faisais mention. Puis je dois vous dire que ce sont des politiques qui existent déjà dans plusieurs compagnies de transport. Par contre, l'association tente de promouvoir à tout son membership cette approche.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Mme Tremblay, M. Cadieux, bienvenue à cette commission. 2,5 % du parc automobile, 8,2 % des accidents, vous êtes impliqués dans 8,2 % des accidents, vous faites 10 fois plus de kilomètres qu'un véhicule de promenade, tout ça. Et, dans les interventions qui vous ont précédés au cours de la semaine dernière, vous êtes impliqués, les véhicules lourds, depuis 1995 à 2000, à 130 accidents mortels. Vous êtes peu nombreux, mais vous êtes gros. Ça fait malheureusement beaucoup de dommages lorsqu'il y a collision, tout ça.

Vous êtes quand même proactif, monsieur, dans votre mémoire, tout ça, vous apportez des choses intéressantes. Mais malgré tout, là, on regarde les proportions, je reprends vos chiffres du début de votre intervention, vous êtes quand même impliqués dans le bilan, triste bilan routier. Parce qu'on sait que le bilan routier, c'est loin d'avoir une pause, loin de s'être amélioré depuis quelques années, il y a eu une augmentation de 621 décès à 704 décès au cours des trois dernières années. Vous êtes impliqués dans 130, là, 130 accidents mortels, là, ce n'est pas une petite chose, là.

Est-ce qu'il n'y a pas des mesures encore plus importantes, plus... on peut utiliser le mot «draconiennes» pour qu'on abaisse cette partie du bilan routier? Autrement dit, est-ce que, pour votre industrie, où vous êtes impliqués

de façon importante en termes de décès, là, il n'y a pas lieu d'aller au-delà de ce que vous nous apportez ce matin, monsieur?

**Le Président (M. Pinard):** M. Cadieux.

**M. Cadieux (Marc):** M. le député, je vous dirai toujours et je vous répondrai toujours qu'un accident ce sera toujours un accident de trop. Je crois que le bilan s'est drôlement amélioré. Il ne faut pas oublier le nombre de kilomètres qui sont parcourus par année par cette industrie. C'est 40 000 emplois au Québec, c'est plusieurs milliards de dollars de chiffre d'affaires. Il y a évidemment une exposition qui est plus grande que les usagers réguliers, qui font à peine 15 000 à 20 000 km en moyenne, par année. Un camion fait à peu près 150 000 km par année. Il est certain qu'il y a un risque qui est plus grand, l'exposition y est.

Les politiques d'entreprises sont de plus en plus strictes, sont de plus en plus sévères. Plusieurs transporteurs ont des ordinateurs de bord qui ont un caractère bavard aussi, donc qui examinent le comportement du chauffeur. Il y a aussi plusieurs entreprises qui ont des rapports de déplacement, de mouvement des camions. Et je crois que les transporteurs se sont, au cours des dernières années, au cours de plusieurs années des dernières années, pris en main et se sont responsabilisés face à la société.

Et je ne vous prétendrai pas, je ne viendrai jamais vous dire ici — et je réponds aussi en même temps à la question de votre collègue — qu'il n'y a pas de délinquants sur la route, jamais je ne viendrai vous dire ça. S'il y en a, il faut les arrêter, il faut tout faire pour les arrêter, et c'est ce que nous prônons à toutes tables de sécurité où la Sûreté du Québec et les autorités policières se retrouvent avec nous. Il faut carrément les arrêter. Nous tentons de mettre en place toutes les politiques, tous les encadrements qu'il faut, nécessaires, mais je ne viendrai jamais vous dire qu'il n'y en a pas.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député. Merci, monsieur.

**M. Deslières:** M. le Président, madame, monsieur, vous avez parlé tout à l'heure des conditions hivernales, vous avez parlé des pneus, vous avez parlé de l'entretien de nos routes. Je fais juste une référence. Lorsque nous avons fait venir le ministère des Transports à la Commission de l'administration, nous avons étudié les engagements financiers du ministère. Dans un de leurs documents, à ma stupéfaction, nous avons découvert ceci. Il y avait une note précise, et je vous la lis: «Il est à noter qu'en 2003-2004 le ministère a obtenu une autorisation du sous-ministre afin d'ajouter une année additionnelle à 104 contrats de déneigement et de déglacage de routes en échange de nouvelles clauses contractuelles assorties d'une diminution de la période d'entretien — vous m'avez bien compris, là, assorties d'une diminution de la période d'entretien — ou encore une réduction de l'équipement, et ce, à la suite des orientations visant la rationalisation des dépenses en entretien hivernal.»

Est-ce que, ça, ça ne vient pas rejoindre votre propos tout à fait pertinent qu'il y a eu des manquements importants dans l'entretien de nos choses dans des conditions et dans des régions qui sont particulièrement touchées

par la rigueur de nos hivers? Est-ce que vous l'avez constaté, vous l'avez dénoncé?

**Le Président (M. Pinard):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Sophie):** Effectivement, c'est le constat que nous avons fait, les deux derniers hivers, que le niveau d'entretien s'était dégradé. Vous nous apportez la réponse aujourd'hui.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Juste une précision, M. le Président. Combien nous reste-t-il de temps? Parce que je veux permettre à...

**Le Président (M. Pinard):** Cinq minutes, monsieur.

**M. Deslières:** Cinq minutes? Deux questions rapides si vous me permettez. Motocyclettes, les motocyclistes, vos rapports avec vos gens. Moi, j'ai interrogé les différents organismes qui sont passés, les fédérations de policiers, les organismes, les associations de policiers, ils m'ont dit... Moi, je leur ai posé la question: Ces gens-là, c'est-u des gens spéciaux, ils sont-u dans un monde à part, tout ça? Ils m'ont dit: Non, on a des rapports corrects puis... Ça paraît plus des fois parce qu'il y a quelques...

**Le Président (M. Pinard):** Rapidement, M. le député.

**M. Deslières:** Oui. Il y a quelques éléments qui sont plus «flashés» là-dedans, là — vous savez où je veux en venir, là. Vous, les rapports avec ces gens-là, dans l'ensemble de vos membres, le constat, là, rapide, sans faire une thèse, quel est-il?

**M. Cadieux (Marc):** C'est de l'éducation, de la sensibilisation, et c'est le clou sur lequel nous frappons constamment. Nous tentons de rencontrer le plus de groupes possible. Nous avons une cohorte de chauffeurs que nous appelons les ambassadeurs de la route. Ce sont des chauffeurs professionnels émérites qui ont une mission, qui sont prêtés par les entreprises volontairement, qui sont formés par nous pour aller rencontrer les différents groupes dans la société et expliquer comment côtoyer un camion sur la route dans un monde urbain, dans un monde d'autoroutes. Et c'est ce que nous répétons constamment.

Mais ce que je vous disais dans le présent mémoire, c'est que nous avons produit, de concert avec la Société de l'assurance automobile du Québec et le MTQ, un document vidéo que nous avons souvent souhaité pouvoir retrouver dans les salles d'attente des centres de services de la société. La réponse, à venir jusqu'à date: Bah, c'est des équipements, c'est coûteux, l'entretien.

● (10 h 20) ●

On a le produit, la conception a été faite, le message est bon, les deux côtés de la table ont reconnu la validité du produit. Maintenant, je pousse pour qu'on puisse le mettre un peu plus évident, un peu plus présent. On avait requis des questions dans les examens de conduite;

ça s'en vient, on va les avoir. C'est avec des efforts, mais je suis content qu'on en soit venu à cette étape.

**M. Deslières:** Si vous saviez comment est-ce qu'ils m'impressionnent, ce temps-ci, la SAAQ, là, vous ne pouvez pas savoir. Merci. Mon collègue.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Oui. Merci, M. le Président. Je note, en page 3 de votre mémoire, que vous dites que l'état pitoyable des routes à certains endroits contribue probablement à la dégradation du bilan routier. Moi, je suis député de la circonscription de Gaspé, où on a des portions de territoire en montagne. Vous connaissez bien la situation. Et je voudrais savoir sur quoi que vous vous basez et à combien vous évaluez cette contribution à la dégradation du bilan routier. Parce que c'est une affirmation quand même importante que vous faites, là.

**M. Cadieux (Marc):** Écoutez, je crois que je faisais référence en fait à l'état dans lequel le réseau s'est retrouvé il y a quelques années. Je sais que les gouvernements, au cours des dernières années, ont investi de fortes sommes afin de tenter de colmater en fait, là, la dégradation du réseau. Il y a beaucoup d'efforts de faits, il y a eu beaucoup d'argent d'investi par le gouvernement, mais tout ce rattrapage, je ne peux pas vous le chiffrer parce que je n'ai pas l'expertise du ministère, mais je peux vous dire qu'entre 1995 et 2001 notre industrie contribuait jusqu'à 800 millions de dollars en contributions d'immatriculation, de taxes afférentes à notre industrie, et c'était à l'époque le budget total qui était attribué à l'entretien et à la réfection du réseau.

Dieu merci, on a agrandi l'enveloppe, de l'aveu même des ministres qui en ont fait les annonces. Ce n'est peut-être pas encore suffisant, mais c'est un effort considérable qui a été fait. On le vit et on le subit en ce moment, c'est le prix à payer. Évidemment, il y a de nombreux chantiers. C'est aussi dur pour l'industrie d'avoir à supporter tous ces chantiers-là parce qu'il y a des ralentissements, il y a des détournements, il y a des contournements. Mais il y a beaucoup à faire pour répondre à l'abandon du réseau qui a été fait pendant plusieurs années.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup. M. le député de... malheureusement, le temps imparti est déjà complété. Une question pour la commission. Les plaintes que vous avez mentionnées dans votre mémoire, là, sur le déneigement. Vous formulez des plaintes? À quel endroit les formulez-vous?

**M. Cadieux (Marc):** C'est au ministère des Transports. Et je vais faire parvenir à la commission les délibérations et le document qui a été déposé lors d'une table de concertation contrôle routier en Abitibi, et vous allez retrouver toute l'argumentation autour de cela.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup, M. Cadieux. On apprécierait recevoir ça le plus rapidement possible parce que, dès cette semaine, nous allons déjà débiter nos travaux pour la rédaction du mémoire.

**M. Cadieux (Marc):** Merci, M. le Président. Merci aux membres de la commission.

**Le Président (M. Pinard):** Merci infiniment. Merci de votre présence ce matin. Alors, immédiatement, j'inviterais l'Union des municipalités du Québec à bien vouloir se présenter.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Pinard):** Alors, je souhaite la bienvenue à l'Union des municipalités du Québec, qui est représentée ce matin par M. Robert Coulombe, maire de Maniwaki et premier vice-président de l'Union des municipalités du Québec, et par Mme Diane Fortin, conseillère aux politiques. Alors, M. le maire, nous vous souhaitons — madame — la plus cordiale des bienvenues. Et, sans plus tarder... Vous connaissez très bien les règles qui animent les commissions, vous déposez votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

#### Union des municipalités du Québec (UMQ)

**M. Coulombe (Robert):** Ce ne sera pas long, M. le Président, je vais juste démarrer mon portable, là. Question de vue, c'est plus gros sur mon...

M. le Président, MM. les députés, permettez-moi d'abord de vous présenter la personne qui m'accompagne ce matin, Mme Diane Fortin, urbaniste et conseillère aux politiques de l'Union des municipalités du Québec.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais vous rappeler que l'union représente, depuis 87 ans, les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Elle est le seul regroupement municipal qui favorise l'entraide dans l'ensemble du milieu, d'abord en soutenant la prise en charge, au niveau régional, de son action par ses 17 caucus régionaux mais aussi en permettant à ses membres de travailler sur la base de leurs affinités et d'avoir une voix sur toutes les instances politiques et dirigeantes de l'union.

La structure de l'UMQ, par ses caucus d'affinité, est le reflet de la mosaïque municipale québécoise, avec ses communautés métropolitaines, ses grandes villes, ses villes d'agglomération, ses municipalités de centralité, ses municipalités locales et ses municipalités régionales de comté. La mission de l'union consiste à contribuer au progrès et à la promotion de municipalités démocratiques, dynamiques, performantes, dédiées au mieux-être des citoyens.

L'Union des municipalités du Québec remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre de présenter son point de vue dans le cadre du mandat d'initiative sur les quatre enjeux de sécurité routière retenus, soit le cellulaire au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.

D'entrée de jeu, l'union rappelle que le gouvernement a mis sur pied divers comités, au cours des dernières années, sur la problématique de la sécurité routière et a déjà en main une panoplie d'études et de rapports lui proposant des actions ou des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière au Québec. L'union a d'ailleurs participé à la Table de concertation sur la

vitesse mise sur pied à l'été 2003 à l'initiative de la Société de l'assurance automobile du Québec, dans le cadre de la vaste réflexion entreprise par le gouvernement du Québec sur le problème de la vitesse au volant. Cette table a réuni des partenaires de plusieurs ministères, organismes et services policiers qui avaient pour mandat de proposer des pistes d'action prioritaires en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents reliés à la vitesse au volant tout en préservant la mobilité des personnes. Après une année de travail exigeant, la table a déposé son rapport final en octobre 2004.

Il importe de préciser que la sécurité routière est une problématique complexe et à multiples facettes. C'est l'effet combiné d'un ensemble de mesures qui permettra de résoudre les diverses problématiques de sécurité routière au Québec. La littérature et les études ont démontré que des mesures mises en place isolément n'ont peu ou pas d'impact sur le comportement des usagers de la route, d'où l'importance d'avoir une vision d'ensemble de l'enjeu de la vitesse et de la sécurité routière au Québec. C'est sur la base de ce principe que notre mémoire aborde les questions soulevées dans le document de consultation, celles-ci, pour la plupart, interpellant un ensemble de mesures et non une seule.

Abordons maintenant le premier enjeu de la sécurité routière retenu par les membres de la Commission des transports et de l'environnement, soit celui du cellulaire au volant. Depuis quelques années, la question de la distraction au volant suscite une attention croissante de la part du public, des gouvernements, de l'industrie et des organismes qui s'occupent de la sécurité routière. Le cellulaire constitue potentiellement une source de distraction pour les conducteurs, mais il ne s'agit pas du seul élément qui peut déranger à la conduite. Au départ, les préoccupations étaient centrées sur l'utilisation du téléphone cellulaire en conduisant, mais on reconnaît maintenant que le problème est beaucoup plus complexe. On se rend compte que les sources de distraction à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule sont nombreuses.

● (10 h 30) ●

Pensons aux gens qui mangent, boivent ou fument en conduisant, règlent le volume de la radio, changent de cassette, de disque compact ou numérique, manipulent des systèmes de communication comme les radios amateurs CB ou programment le système de navigation, règlent la température ou ajustent le contrôle comme les pédales ou le volant, attrapent des objets en mouvement ou des insectes, entretiennent une conversation avec les passagers et se retournent pour parler aux personnes assises à l'arrière, lisent une carte routière ou un livre, regardent les panneaux-réclames et les enseignes commerciales en bordure du réseau routier, ou une personne, ou un animal, un objet, ou un incident inhabituel qui se déroule à l'extérieur, se maquillent ou se rasent, etc. Sur le strict plan de la sécurité routière, il est indéniable que plusieurs comportements ou situations constituent un potentiel accidentogène pour les automobilistes, particulièrement sur les routes à forte densité de circulation et à géométrie complexe, comme les autoroutes urbaines, soit des secteurs où l'attention et la concentration des conducteurs sont fortement sollicitées.

Comme l'illustre le document de consultation, plusieurs pays ont banni le cellulaire au volant, puisqu'il peut constituer une source de distraction. Aussi, les sondages ont démontré qu'une très forte proportion de la

population souhaite qu'il soit interdit. Or, plusieurs rapports démontrent qu'une législation prohibant ou contrôlant l'usage du cellulaire au volant est difficilement applicable.

Puisque les téléphones cellulaires ne sont pas les seuls éléments qui peuvent causer des distractions aux conducteurs, il serait opportun que le gouvernement poursuive sa réflexion en analysant globalement le phénomène complexe des sources de distraction au volant et leur potentiel accidentogène. À l'heure des télécommunications, le téléphone cellulaire est un outil de travail indispensable pour plusieurs personnes qui sont en déplacement constant dans le cadre de leurs fonctions.

L'UMQ a des réserves à l'égard de l'interdiction de l'utilisation d'un cellulaire en conduisant un véhicule automobile, avec ou sans mains-libres. Elle est d'avis qu'il ne serait pas souhaitable que le gouvernement légifère pour en bannir l'utilisation avant d'avoir approfondi la réflexion. En attendant, nous croyons que le gouvernement du Québec devrait mettre l'accent sur les campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs non seulement sur l'usage du téléphone cellulaire au volant, mais aussi sur toutes les sources potentielles de distraction à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

Le deuxième enjeu de sécurité routière proposé dans le document de la consultation est la vitesse excessive. D'entrée de jeu, l'UMQ considère que l'expression «vitesse excessive» recèle une connotation erronée de la réalité sur le terrain. Nous préférons le terme «vitesse», sans qualificatif, car il réfère au concept plus large de vitesse permise versus vitesse pratiquée, et ce, dans un environnement routier spécifique. Rouler à 80 km/h dans une zone de 50 km/h est excessif.

Rappelons que l'UMQ est fort préoccupée par cet enjeu de sécurité routière qu'est la vitesse et a réfléchi sur cette problématique au cours des dernières années. En effet, dans le cadre de sa participation à la Table de concertation sur la vitesse, en 2003-2004, l'UMQ a fait valoir que les municipalités peuvent intégrer la gestion de la vitesse dans plusieurs champs d'activité comme la planification et l'aménagement d'environnements routiers qui favorisent des vitesses modérées et a proposé pour le plan d'action des mesures de modération de la vitesse permettant d'agir de façon préventive et durable. L'UMQ a aussi rappelé que les élus locaux revendiquent depuis plusieurs années la compétence de la détermination des règlements de circulation sur leur territoire.

L'UMQ souhaite donc que le rapport de cette table soit analysé par la nouvelle Table québécoise de la sécurité routière mise sur pied en décembre 2005 et présidée par M. Jean-Marie De Koninck. Ce forum permanent d'échange auquel l'union participe aura le mandat de conseiller le ministre des Transports et de lui proposer des actions ou des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière au Québec. Ce rapport, articulé sur la base d'une vision d'ensemble de l'enjeu de la vitesse et de la sécurité routière, contient une panoplie de solutions au problème de la vitesse sur les routes du Québec selon une approche globale et intégrée et concerne notamment la promotion et la sensibilisation, l'environnement routier, la législation et les sanctions ainsi que le contrôle et la dissuasion.

Parmi les solutions proposées par la table pour résoudre le problème de la vitesse, l'UMQ retient particulièrement les actions suivantes: assurer la cohérence

entre l'environnement routier et la limite de vitesse affichée lors de la conception de nouvelles routes; promouvoir et favoriser la modération de la circulation — le «traffic calming» — les carrefours giratoires aux intersections ainsi que la conception de zones de 30 km/h; promouvoir l'utilisation des plans de déplacement urbain; rehausser les amendes et les sanctions pour les grands excès de vitesse et les récidives et analyser la pertinence d'introduire un système d'amendes et de sanctions différent pour excès de vitesse chez les 16 à 24 ans — d'ailleurs, M. le Président, j'aimerais qu'on puisse en discuter plus amplement avec les membres de la commission tout à l'heure; réaliser des campagnes de promotion engendrant la désapprobation sociale de la vitesse au volant pour modifier la norme sociale véhiculée à cet égard; mettre en place de nouvelles stratégies d'intervention policière; enfin, rendre obligatoire l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules. Cette solution a d'ailleurs été proposée par l'association des camionneurs du Québec au début du mois de mars 2006 pour limiter la vitesse des camions, dont ils viennent aussi de vous le confirmer.

En ce qui concerne l'installation de radars photos ou cinémomètres photographiques pour contrer la vitesse excessive, l'UMQ réitère sa position défendue dans son mémoire sur le Livre vert sur la sécurité routière, en 2000. Pour l'union, l'impact de cette technologie sur le contrôle de la vitesse et l'amélioration du bilan routier dépend sans aucun doute des conditions de son implantation et d'un ensemble d'autres mesures mises sur pied pour améliorer l'environnement routier et pour dissuader le comportement à risque des conducteurs. Il est impératif que le gouvernement procède préalablement à une étude détaillée des modalités d'implantation d'une loi sur le cinémomètre photographique ainsi qu'à une évaluation de ses coûts pour les municipalités. Par ailleurs, l'UMQ souhaite que le gouvernement offre aux municipalités toute la latitude de réglementer l'usage du cinémomètre photographique sur leur territoire dans l'éventualité de l'implantation de ce nouvel outil de contrôle de vitesse.

L'UMQ profite aujourd'hui de l'occasion pour revendiquer de nouveau la compétence municipale de déterminer les règlements de circulation sur les routes locales. Il est inconcevable qu'en 2006 les municipalités ne puissent pas disposer d'un pouvoir aussi élémentaire de réglementation pour la gestion de la circulation sur leur territoire et la protection de leurs infrastructures.

À ce titre et concernant spécifiquement la circulation des véhicules lourds, nous attendons impatiemment des modifications législatives qui permettraient aux municipalités d'adopter un règlement qui forcerait les exploitants et les compagnies faisant du transport lourd à... toutes leurs opérations ayant cours sur le territoire des municipalités concernées et à conclure avec elles des ententes afin d'assurer la protection de chemins municipaux. De telles ententes permettraient certainement de freiner l'élan de certains transporteurs de bois qui roulent au-delà des vitesses permises sur les chemins municipaux.

Rappelons que la sécurité des usagers sur les routes forestières est une préoccupation de plusieurs élus municipaux. L'union réitère sa demande auprès du gouvernement d'évaluer les impacts du transport du bois aux fins d'établir la possibilité de redevances applicables

à ce secteur d'activité. Cela créerait une opportunité pour les municipalités de rallier les intervenants du milieu et les compagnies forestières pour mettre en place des mesures visant à l'amélioration de la sécurité routière en misant, entre autres, sur un changement de comportement des camionneurs dans le but de réduire la vitesse.

Parlons maintenant d'un troisième enjeu de la sécurité routière ciblé dans le document de consultation, les motocyclistes. Le constat sur l'augmentation du nombre de victimes d'accidents de motocyclette au cours des cinq dernières années, présenté dans le document de consultation, est inquiétant. Les éléments de réflexion et les questions qui y sont soulevées trouvent à notre avis réponse dans les recommandations de la table de concertation sur la motocyclette, dont le sommaire du rapport déposé en 2000 est présenté en annexe du document à l'étude. Bien que l'UMQ n'ait pas participé aux travaux de cette table, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait étudier l'opportunité de mettre en oeuvre les six recommandations que celle-ci a produites dans son rapport final, lesquelles constituent des mesures pertinentes pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclette au Québec, notamment: un encadrement plus serré de l'accès au permis pour les jeunes afin d'augmenter leur niveau de compétence; une révision de la tarification de l'assurance pour que la contribution exigée pour l'immatriculation et celle pour le permis prennent en compte des comportements à risque.

Terminons le dernier enjeu identifié par la commission et qui concerne les conditions hivernales. L'UMQ partage l'avis du gouvernement que la viabilité hivernale est un enjeu important de sécurité routière. Comme l'indique le document de consultation, plusieurs mesures peuvent être mises en place pour améliorer la sécurité routière dans les conditions hivernales: maintenir le réseau routier dans le meilleur état possible en fonction de critères performants de déneigement et de déglacage, sensibiliser les conducteurs à équiper leurs véhicules de pneus d'hiver et à adapter leur comportement et leur conduite à ces conditions difficiles.

L'UMQ rappelle que le Québec est l'un des gouvernements membres de l'Association mondiale de la route, mieux connue sous l'acronyme AIPCR, et que le groupe AIPCR-Québec sur la viabilité hivernale a été mis sur pied en 2004 à l'initiative du ministère des Transports du Québec. Celui-ci réunit des professionnels de ce ministère et des experts québécois oeuvrant dans ce domaine ainsi que des représentants des villes de Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières et Lévis. Il a pour mandat d'échanger, d'analyser et de faire des recommandations sur les meilleures pratiques en viabilité hivernale en vue de rendre le réseau routier du Québec plus fiable et plus sécuritaire en hiver dans le but de réduire considérablement les accidents de la route. Il est aussi appelé à agir à titre de comité consultatif, sur demande, dans les dossiers touchant la viabilité hivernale.

L'UMQ recommande au gouvernement de poursuivre la réflexion avec le groupe AIPCR-Québec sur la viabilité hivernale à partir de questions soulevées dans le document de consultation et qu'ainsi il profite de l'expertise disponible en la matière.

• (10 h 40) •

Enfin, il va sans dire que l'UMQ est d'avis que le gouvernement doit poursuivre et améliorer les campagnes

d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière visant toutes les catégories d'usagers de la route. Il doit le faire également en conditions hivernales afin d'amener l'usager de la route à modifier ses comportements et à bien équiper son véhicule en prévision de l'hiver.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup, M. le maire. Dans votre document de présentation, nous retrouvons, à la page 10 et 11, le sommaire de vos recommandations que vous avez très bien élaborées. Alors, sans plus tarder, nous allons débiter l'échange avec les membres de la commission. Et je céderais la parole au député de LaFontaine et vice-président de la commission. Alors, M. le vice-président.

**M. Tomassi:** Merci beaucoup. Bienvenue, monsieur, madame. Une question. Quand vous parlez des photoradars, vous l'avez étudié dans les années auparavant, et là vous parlez qu'il faut un genre de mise en application ou un consensus peut-être social dans l'application et le coût pour les municipalités lors de l'implantation de cette technologie-là. Si je vous fais la recommandation suivante, où est-ce que je vous dis: On les implante, et les amendes qui seraient le fruit de ces cinémomètres... Puis je souhaite, lors de l'implantation, que la vitesse diminue... qu'il n'y a pas de recettes qui viennent avec ces machines-là. Mais, si on vous réserve les montants des amendes aux municipalités est-ce que c'est quelque chose qui serait peut-être, je ne le sais pas, moi, plus acceptable pour l'UMQ?

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le maire.

**M. Coulombe (Robert):** Écoutez, je pense qu'il ne faudrait pas arrêter uniquement sur la perception des contraventions par rapport aux cinémomètres aujourd'hui. Comme on disait dans l'allocation que j'ai faite, on doit aller plus loin en effet sur la mise en place des cinémomètres. D'ailleurs, j'écoutais les interventions de l'association des camionneurs, tout à l'heure, qui étaient pertinentes. Par contre, on ne dit pas qu'on est contre la mise en place parce qu'il a été prouvé que ça réduit effectivement les vitesses sur les routes ailleurs dans le monde où les expériences ont été tentées. Mais il reste maintenant, à partir de ce que vous me dites concernant le retour vers les municipalités des contraventions, c'est sûr qu'à prime abord on va vous dire oui, mais à quelles conditions qu'on ferait cet échange-là de retour des amendes? Il y a aussi toute la partie suivie des contraventions, parce que ce n'est pas juste de dire: On reçoit les argent, mais il faut aussi les gérer, et le côté législatif aussi de cette perception des amendes, là.

**M. Tomassi:** Vous savez que la vitesse est le problème, disons, majeur, là, dans le bilan routier, la vitesse est une des grandes causes, sinon la cause d'accidents mortels ou de blessures graves. Deux tiers des accidents se situent sur des routes municipales, selon les statistiques, là, de la SAAQ et du MTQ. Vous faites mention dans votre document de la possibilité pour les municipalités d'avoir en quelque sorte, là, un droit de regard sur l'aménagement ou le changement de vitesse sur certains tronçons. De quelle manière vous voudriez que ça s'applique?

**M. Coulombe (Robert):** Bien, de fait, ça va plus loin que juste les limitations de vitesse. Ce qu'on dit à l'intérieur de notre mémoire et ce que j'ai parlé ce matin, c'est d'avoir une gestion de notre réseau à l'intérieur des municipalités, et plus particulièrement lorsqu'on vous parlait tout à l'heure du transport des poids lourds qui de fait détériorent énormément le réseau routier et sans que les municipalités soient consultées et aient droit de regard. Parce que, maintes et maintes fois, il y a plusieurs municipalités et même MRC qui ont revendiqué ce droit-là de pouvoir légiférer sur notre réseau que ce soit au niveau des vitesses ou du transport lourd. Mais par contre ce que vous dites concernant les accidents mortels, effectivement vous avez raison parce que la majorité des accidents sont, dans le réseau routier, dans la fourchette de 70 à 90 km/h, où il y a plus d'accidents mortels.

Il y a aussi certains moyens qui pourraient être mis en place, comme, entre autres... J'aimerais peut-être revenir sur les billets d'infraction. Il a été recommandé l'augmentation du coût des billets d'infraction. Bien, je vais vous émettre une opinion très personnelle. Suite à des consultations que j'ai faites autant avec des corps policiers et d'autres intervenants, il y aurait peut-être une façon non pas d'augmenter les contraventions mais de peut-être les réduire, mais par contre que les points de démerite soient augmentés et que ce soit la SAAQ qui fasse la gestion des coûts, des coûts des contraventions.

Actuellement, à titre d'exemple, on va demander aux corps policiers d'émettre la contravention et d'inscrire sur la contravention la vitesse que le conducteur conduisait et le montant que ça représente, la contravention. Mais on sait pertinemment qu'il arrive à maintes occasions que ça n'a pas un effet à mon avis qui est dissuasif de réduire la vitesse. Une personne va rouler à 130 km/h. Pour toutes sortes de raisons, le policier va être conciliant, va émettre la contravention, va l'émettre à 120 km/h pour qu'il ait peut-être moins de points de démerite puis une moins forte contravention.

Ce qu'on dit, nous autres, à ce moment-là: Ce serait à la SAAQ elle-même de gérer ça, que le policier n'ait pas à gérer, de dire, exemple: Est-ce que c'est sa première contravention, sa deuxième ou sa troisième?, mais qu'il y aurait de fait... s'il y a une récidive sur une contravention, on augmente le coût des contraventions et aussi on augmente les points de démerite. À ce moment-là, je pense que les corps policiers émettraient la contravention en fonction de l'événement qui est arrivé sur un excès de vitesse. Mais aussi je pense que ce qu'il faudrait dans le fond, c'est de faire peur aux gens non pas sur les coûts d'une contravention, mais de peur de perdre leur permis de conduire.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Portneuf.

**M. Soucy:** Merci, M. le Président. Dans le mémoire, justement sur le même sujet, M. le maire, vous nous dites, vous recommandez de rehausser les amendes et les sanctions pour les grands excès de vitesse et les récidivistes. Puis après ça vous nous dites: Il faudrait peut-être introduire un système d'amendes et de sanctions différent pour les excès de vitesse chez les jeunes. Qu'est-ce que vous proposez exactement?

**Le Président (M. Pinard):** M. le maire.

**M. Coulombe (Robert):** De fait, sans avoir de statistiques, on sait que, dans la majorité des cas, ce sont les jeunes de 16-24 ans où il y a plus d'excès de vitesse, où il y a beaucoup d'accidents dans cette fourchette d'âge là. Ce qu'on dit, à ce moment-là, c'est effectivement de peut-être être plus sévère dans cette fourchette d'âge là de conducteurs.

**M. Soucy:** Ma deuxième question porterait sur les conditions hivernales. On nous a dit tantôt, l'Association du camionnage nous a dit que, durant l'hiver, ils pouvaient, de par le déplacement de leurs véhicules, considérer quel type d'entrepreneur était sur un tronçon de route, quel type était sur un autre tronçon. Ils pouvaient faire les différences. Est-ce qu'au niveau municipal vous avez les mêmes perceptions à l'égard du déneigement? Puis qu'est-ce que vous faites quand vous êtes en face d'un entrepreneur qui ne livre pas la marchandise qui est escomptée?

**Le Président (M. Pinard):** M. le maire.

**M. Coulombe (Robert):** Bien, écoutez, oui, je pense que ce qui a été affirmé par l'association des camionneurs, je suis à même d'avoir constaté qu'effectivement eux parlaient plutôt du réseau national, qu'il pouvait y avoir des portions de tronçons qui avaient un entretien différent. Effectivement, oui, je suis à même de le constater, mais de là entre, disons, évaluer le réseau local versus le réseau national... Dans la plupart des cas, lorsqu'on va parler de plus petites municipalités, ce réseau-là n'est pas entretenu ce qu'on peut appeler à sec sur la chaussée, là, comme c'est fait sur le réseau national. Puis c'est effectivement à cause... de fait que c'est des routes locales puis, je dirais, moins souvent il va y avoir des excès de vitesse dans ce type de rues là dans les municipalités locales.

**M. Soucy:** Merci.

**Le Président (M. Pinard):** Autres questions? Alors, M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. Coulombe, Mme Fortin, bienvenue à cette commission. Vous allez m'excuser de mon absence, là, l'heure de tombée des médias, on connaît tous ce que c'est. Alors, excusez-moi de mon absence. J'ai pris connaissance quand même de votre mémoire parce qu'on l'avait eu au cours des derniers jours. Deux questions, parce que je sais que mon collègue aussi a des questions pour vous.

● (10 h 50) ●

Le cinémomètre. Moi, dans ma tête, là, peut-être que mes collègues, c'était différent, mais, moi, dans ma tête, quand on a présenté cette question, ça a toujours été l'implantation possible et future — et on verra, là, on ne se commet pas — mais sur le réseau du ministère, sur les 30 000 km du ministère. Là, vous nous apportez, et c'est de bon droit, vous nous apportez... Mais aussi vous voulez avoir des cinémomètres sur votre réseau, sur le réseau municipal. Dans ma tête à moi, cet instrument-là devait servir dans des cas extrêmes, dans les situations où... On est tous d'accord pour augmenter les effectifs

policiers, mais il y a des endroits où c'est impossible, puis tout ça. Et c'était... on parlait, là — je pense qu'il y a des chiffres qui avaient été avancés — de quelques unités, on parlait de 10, 15, 17. Je pense que c'est mon collègue de LaFontaine qui a mentionné qu'on pourrait éventuellement en installer — mais je ne veux pas lui faire dire ce qu'il n'a pas dit — une quinzaine de... mais c'était sur le réseau national. Là, vous nous le demandez, vous demandez ou vous proposez à la commission d'examiner la possibilité que les municipalités aient la possibilité, eux aussi, d'en avoir, de les utiliser et de les réglementer à même les municipalités, là. Est-ce que je vous comprends bien?

**M. Coulombe (Robert):** Je vais de fait un peu corriger ce que vous affirmez.

**M. Deslières:** Allez.

**M. Coulombe (Robert):** Effectivement, c'est pour le réseau national, mais par contre ce qu'il faut comprendre: que nous représentons quand même l'ensemble des municipalités du Québec, des grandes, des petites ou des moyennes. Il y a des réseaux routiers locaux dans des grandes villes qui, eux, auraient peut-être l'opportunité aussi de pouvoir implanter. Ce qu'on dit: Si le gouvernement va de l'avant avec ça, c'est de... si on oblige les municipalités à en avoir. On ne dit pas qu'on veut qu'on l'implante dans les municipalités, mais, si vous décidez d'aller de l'avant sur le réseau national, mais, à ce moment-là, par ricochet, est-ce que vous allez l'obliger dans les municipalités? C'est ce qu'on dit dans notre mémoire.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Percé... de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Merci, M. le Président. Bonjour, M. Coulombe, Mme Fortin. À la page 5 de votre document, hein, de votre mémoire, on parle, là, des solutions proposées par la table pour répondre au problème de la vitesse. L'UMQ en a retenu certaines. Et on parle des jeunes, à la page 6, ce qui semble être une mesure vraiment radicale à mon avis: «Rehausser les amendes et les sanctions pour les grands excès de vitesse et les récidivistes et analyser la pertinence d'introduire un système d'amendes et de sanctions différent pour excès de vitesse chez les 16 à 24 ans.»

Je trouve que c'est une approche quand même qui est très coercitive, pour le moins qu'on puisse dire. Je comprends que, si on est dans le domaine des recommandations puis des analyses... Puis c'est la table, hein? Je pense que vous avez soumis ça à la table du transport. Mais il ne serait pas mieux de regarder, par exemple, au niveau des jeunes, l'éducation qu'on pourrait faire, de remettre obligatoires, par exemple, les cours de conduite pour les motocyclistes, pour les voitures?

On a eu l'avantage de bénéficier d'un... je ne me souviens plus qui a présenté le mémoire qui nous disait qu'ils ont fait une étude au niveau des jeunes sur les véhicules — ils roulaient sur les autoroutes — qu'ils respectaient les limites de vitesse, qu'ils n'avaient pas eu d'accident, etc. Donc, il y a peut-être aussi, de ce côté-là, une mauvaise lecture de la situation des jeunes. À la suite de cette présentation de ce mémoire-là, moi, je me

disais: On les voit, les jeunes, passer puis ils vont vite, hein, avec des motos, avec des voitures, ils commettent des imprudences.

Donc, j'aimerais ça vous entendre là-dessus. Pourquoi les cibler, là, de façon particulière au lieu de les intégrer? Parce qu'il y a des personnes âgées aussi qui auraient besoin de faire des mises à jour.

**Le Président (M. Pinard):** M. le maire.

**M. Coulombe (Robert):** Oui, effectivement, ce que vous dites, c'est sûr que la partie éducative, c'est ce qu'on souhaite, des campagnes de sensibilisation, et ainsi de suite. Mais, lorsque... Vous avez très bien utilisé le qualificatif, c'est de «grands excès de vitesse», on ne dit pas «excès de vitesse». Puis, lorsqu'on parle de grand excès de vitesse, on ne vous fait pas une recommandation de dire que c'est à partir de 170 km/h, là, il s'agirait de voir c'est quoi, un grand excès de vitesse.

**Une voix:** ...

**M. Coulombe (Robert):** Pardon?

**Le Président (M. Pinard):** Alors, on nous a dit, la Sûreté du Québec, qu'un grand excès de vitesse, c'était 45 km...

**M. Coulombe (Robert):** Excédant la limite permise?

**Le Président (M. Pinard):** ...excédant la limite permise. Alors, ça veut dire qu'à 145 km sur l'autoroute, c'est une vitesse excessive.

**M. Coulombe (Robert):** Effectivement. Mais encore là je pense qu'il y en a qui dépassent même le 45 km.

**Le Président (M. Pinard):** Effectivement.

**M. Coulombe (Robert):** Et dans le fond c'est pour encore une fois, comme on dit, avoir des effets dissuasifs, pour s'assurer... Puis, ce n'est pas de prendre parti contre des jeunes, 16-24 ans. C'est de dire: Écoutez, est-ce qu'on peut trouver une façon de bien les informer, de bien les éduquer et leur donner, comme vous dites, des cours de conduite à l'effet qu'ils commencent leur expérience de conducteurs de véhicule. Puis, à ce moment-là, c'est des effets dissuasifs qu'on recommande à partir de cette fourchette d'âge là.

**Le Président (M. Pinard):** D'accord. M. le député de La Prairie.

**M. Dubuc:** Merci, M. le Président. On arrive toujours dans le même point, c'est la question de vitesse. Si on parle de question de vitesse, je regarde, sur les grandes routes, à 100 km — j'aimerais avoir votre point de vue sur ça — et puis, si on regarde, dans les petites routes de villages, municipalités, souvent c'est 70, c'est 90 dans des routes un peu tout croches, qu'on pourrait dire, puis c'est souvent là que c'est dangereux. Seriez-vous un peu d'accord de dire qu'on devrait peut-être

monter les vitesses sur les grandes routes puis baisser les vitesses dans les petites routes? Parce que je crois que certaines routes, à 90 km ou à 70 km, c'est vraiment trop vite, c'est là, plus souvent qu'autrement, qu'il y a des accidents à comparer à sur les grandes routes. Votre point de vue sur ça?

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le maire.

**M. Coulombe (Robert):** Je n'irais pas vous faire une recommandation d'augmenter les vitesses, mais par contre il faut quand même être conscient que les autoroutes du Québec sont construites pour faire plus que 100 km/h, on ne s'en cachera pas. Quelqu'un va rouler 120 km/h. Tout à l'heure, même vous disiez, vous, que vous rouliez à 119. Mais on se sent très à l'aise à 119 km ou 120 km/h sur l'autoroute. Mais on ne veut pas aller jusqu'à vous dire: On va augmenter sur les autoroutes et diminuer dans les routes municipales. Ce qu'on dit: Laissez les municipalités pouvoir régir la circulation sur leur réseau.

Je vais vous donner un exemple d'une belle expérience qui a été vécue. C'est de valeur que Mme L'Écuyer ne soit pas ici, c'est dans sa MRC, chez eux, la MRC Pontiac. La MRC a fait l'acquisition d'un panneau indicateur de vitesse qui est utilisé par la Sûreté du Québec puis qui est mobile, qui change d'endroit. Puis je vais vous dire que ça a été une expérience concluante. De fait, souvent les gens ne sont pas conscients qu'ils excèdent la vitesse sur un réseau. Puis, moi-même, j'ai vu à certains endroits ces panneaux-là puis là je roulais à 115 km/h. Wouh! j'ai réagi tout de suite. Au lieu de voir le panneau 100, ça devient... comme je disais à *Maisonneuve à l'écoute*, c'est redondant, je le vois 100, puis 100, puis 100, ça ne me donne pas un effet dissuasif. Mais un genre de panneau comme ça, c'est comme si ça réveille le conducteur, dire: Écoute, tu es actuellement, là, responsable du véhicule que tu conduis puis tu es en excédent de vitesse. Il y a peut-être des moyens comme ça, là, qu'on pourrait utiliser en plus de l'éducation des conducteurs.

**Le Président (M. Pinard):** Brièvement? Alors, brièvement, M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Oui, une dernière question, M. le Président. M. Coulombe, on sait qu'il existe un réseau bien défini par le ministère concernant toute la circulation, et le transport des marchandises, et les poids lourds. Question: Est-ce que vos municipalités sont satisfaites de ce réseau qui a été défini? Et est-ce qu'on le respecte? Autrement dit, est-ce que vos municipalités se plaignent, chez vous, à votre fédération, à votre union, que comme quoi que, même s'il y a un réseau, on en sort, on ne le respecte pas.

**Le Président (M. Pinard):** M. le maire.

**M. Coulombe (Robert):** Bien, écoutez, ce n'est pas le réseau national ou le réseau entretenu par le ministère des Transports qui fait problème. C'est qu'il faut rejoindre ce réseau-là, et ce réseau-là se situe dans les municipalités.

**M. Deslières:** C'est le sens de ma question.

**M. Coulombe (Robert):** Exactement. Puis c'est sur ça que, nous, on voudrait intervenir, non pas pour être excessifs dans la réglementation mais par contre de pouvoir conserver notre réseau, un peu comme, exemple, le ministère des Transports va établir des périodes de dégel pour protéger le réseau. Mais ce qui arrive dans les réseaux municipaux qui n'ont peut-être pas la même infrastructure qu'un réseau national, c'est ce qu'on veut protéger, puis, en protégeant ce réseau-là, ça a tout des conséquences. Comme exemple, plus le réseau sera en bon état, moins on aura d'opportunité d'avoir, exemple, des accidents.

● (11 heures) ●

**M. Deslières:** M. Coulombe, ma question était: Est-ce que... Je comprends, là, que le réseau... il y a des réseaux locaux, il y a une partie du réseau local qui est impliquée. Ma question: Est-ce qu'on le respecte et est-ce qu'on est satisfaits? Est-ce que vos municipalités disent: Oui, c'est la bonne place, ça a été fait, c'est correct, puis on passe vraiment là, ou ce n'est pas la bonne place, mais on ne passe pas là quand même?

**M. Coulombe (Robert):** Bien, comme je vous dis, ce n'est pas respecté tout simplement parce qu'on ne peut pas le régir sur notre réseau local. C'est ce que je vous répons. C'est que, si on peut le régir, à ce moment-là, on va être satisfaits, mais, dans le contexte actuel, on ne l'est pas. Parce qu'il va y avoir, comme tout à l'heure je vous parlais, du transport du bois, il y a certaines municipalités, ou même des fois c'est deux, trois municipalités contiguës, il va y avoir, je dirais, des centaines de voyages de transport de bois qui font en sorte qu'autant il y a des excès de vitesse. Parce que, comme président de comité de sécurité publique dans ma MRC, je reçois beaucoup, beaucoup de plaintes à cet effet-là. Les gens roulent vite, ce sont des poids lourds très chargés, puis ce qui fait aussi en sorte que l'infrastructure se détériore. C'est ce qu'on voudrait régir, comme municipalités.

**Le Président (M. Pinard):** M. le maire, dans le mémoire présenté, vous mentionnez que, concernant les conditions hivernales, concernant notamment les pneus d'hiver, vous mentionnez que l'UMQ est d'accord pour une campagne de sensibilisation. Ma question est la suivante: Lorsque 90 % des utilisateurs de nos routes au Québec utilisent pendant l'hiver des pneus d'hiver, que ce soit le transport écolier, que ce soit le transport lourd, que ce soient les automobilistes, est-ce que vous ne considérez pas qu'il serait maintenant temps de légiférer pour forcer le 10 % à adhérer à ce courant public à l'effet qu'on doit utiliser, au Québec, des pneus d'hiver pendant l'hiver?

**M. Coulombe (Robert):** M. le Président, je pense que ce que vous amenez là, c'est extrêmement intéressant. On pourrait peut-être légiférer pour mettre en sorte qu'il y ait une réglementation qui l'oblige de mettre des pneus d'hiver, mais par contre ça peut avoir un effet pervers aussi. Si on l'oblige, il y a peut-être des gens qui vont conduire en période estivale avec des pneus d'hiver qui ne sont pas nécessairement des pneus conçus pour rouler sur un réseau routier parce que le caoutchouc, il est plus mou...

**Le Président (M. Pinard):** Ultimement, on parlait des conditions hivernales.

**M. Coulombe (Robert):** Non, je pense qu'on ne devrait pas légiférer parce qu'on a atteint quand même 90 % actuellement.

**M. Deslières:** Il y a 500 000 personnes qui n'en mettent pas.

**Le Président (M. Pinard):** Il y a 500 000 véhicules, M. le maire, qui n'ont pas de pneus d'hiver au Québec.

**M. Coulombe (Robert):** Bien, écoutez, il faudrait vraiment voir, là. Est-ce qu'à ce moment-là vous allez légiférer pour l'hiver et l'été?

**Le Président (M. Pinard):** Pourquoi pas?

**M. Coulombe (Robert):** Je vous pose la question.

**Le Président (M. Pinard):** Pourquoi pas?

**M. Coulombe (Robert):** Est-ce qu'à ce moment-là...

**Le Président (M. Pinard):** Est-ce que vous considérez que 500 000 véhicules, au Québec, peuvent se promener, l'hiver, sans être munis de pneus adéquats pour le climat québécois?

**M. Coulombe (Robert):** Vous avez raison. Mais, je vous dis, si on légifère, qu'on le fasse pour les deux périodes qui sont l'hiver et l'été. Il faut légiférer pour les deux. Bien, c'est parce que, s'il y a des gens... vous obligez les gens à avoir des pneus d'hiver, à ce moment-là, il y en a qui ne feront même pas l'acquisition de pneus quatre saisons ou de pneus d'été puis ils vont se promener, l'été, avec des pneus qui pourraient faire en sorte de créer d'autres problèmes.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup, M. le maire. Merci, madame. Alors, nous vous remercions infiniment d'être venus déposer devant la commission. Vos propos seront très bien perçus par la commission. Merci.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Pinard):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous rappelle que nous devons absolument quitter ces lieux à 12 h 30. Donc, permettez-moi de vous introduire l'Association du transport écolier du Québec qui est représentée, ce matin, par M. Gaston Lemay, président — bonjour — et par M. Luc Lafrance, son directeur général — bonjour. Alors, messieurs, on a eu l'occasion de se rencontrer à plusieurs reprises en commission. Alors, vous avez un temps de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et ensuite de ça il y a aura un échange. Alors, plus la présentation est courte, plus l'échange est long. Alors, M. le président.

#### Association du transport écolier du Québec (ATEQ)

**M. Lemay (Gaston):** D'entrée de jeu, je pense que je vais laisser la parole à mon directeur général pour l'entrée, s'il vous plaît, M. le Président.

**Le Président (M. Pinard):** Parfait. M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Alors, merci, M. Lemay. Merci, M. le Président, et merci, les membres de la Commission transports et environnement, de nous entendre encore une fois. Je pense qu'on a apprécié d'avoir été sollicités pour venir donner notre point de vue sur un dossier fort important, qui est la sécurité sur nos routes. En termes de présentation de notre organisation, je pense qu'on n'a pas besoin de rentrer dans les détails. On s'est vus il n'y a pas très longtemps, c'est-à-dire au mois de décembre dernier, sur le projet de loi n° 129, où on vous a présenté un peu ce que c'était, l'ATEQ, mais on tenait quand même, là, à venir vous parler en matière de sécurité.

Pour l'Association du transport écolier du Québec, c'est un volet très important que la sécurité. Je n'ai pas l'intention de vous lire l'ensemble du texte, là, je pense que je vais y aller de façon plus ad lib que textuellement parce que c'est un dossier qu'on connaît bien tous, vous en êtes à votre troisième ou quatrième journée d'audience, là, en matière de sécurité. Alors, comme je vous le disais, le transport écolier, nous, on accorde énormément d'importance à la sécurité sur le réseau routier par le fait du type de clientèle qu'on transporte, qui sont les élèves, qui sont un peu nos futurs décideurs ou nos futurs députés des prochaines années, et en ce sens on met beaucoup d'énergie en termes de sécurité.

On a une campagne de sécurité dans le transport scolaire qui en est à sa dix-huitième année. On tient, à chaque année, à la période fin janvier début février, une campagne où on est en collaboration avec le ministère des Transports, le ministère de l'Éducation, la Société d'assurance auto du Québec, la Fédération des commissions scolaires du Québec et différents partenaires privés pour inciter autant les élèves, les automobilistes, les parents, la population en général finalement, à accorder une importance particulière au transport scolaire, à la sécurité en transport scolaire.

La raison pour laquelle on la tient à ce temps-là de l'année, c'est parce qu'on sent, selon les statistiques de la SAAQ, qu'il y a un petit relâchement en termes du respect de la réglementation soit dans les zones scolaires soit dans les approches des autobus scolaires. Il y a un certain relâchement à cette période de l'année. Est-ce que c'est la routine qui s'est installée de septembre à janvier? On ne peut dire, mais ce qu'on sait, c'est qu'il y a un relâchement. Alors, c'est pour ça qu'on tient notre campagne à cette période-là de l'année, d'autant plus que les conditions hivernales font en sorte que c'est plus risqué, c'est plus glissant, les conditions ne sont pas toujours idéales et adéquates. Donc, on tient toujours une campagne durant cette période-là. Donc, pour nous, la sécurité, ce n'est pas... ça remonte quand même depuis 18 ans qu'on y accorde énormément d'importance.

On participe à différentes tables de sécurité, que ce soit avec le ministère des Transports, que ce soit avec le ministère de l'Éducation. Comme organisme de partenariat avec les gouvernements, on a toujours travaillé à l'avancement et à l'amélioration de la sécurité sur le réseau routier. Si bien que le transport scolaire est passé, je dirais, de l'effigie du péril jaune, il y a peut-être à peu près une quinzaine d'années, à, aujourd'hui, être, selon Transports Canada, le transport terrestre des personnes

le plus sécuritaire. C'est nous qui avons le meilleur bilan en matière de sécurité en transport lourd. Je ne voudrais pas parler contre nos gens de l'Association du camionnage qui sont ici, ils mettent beaucoup d'efforts aussi, mais, selon les statistiques de la SAAQ, c'est nous qui avons le meilleur bilan.

Mais malgré cela on continue à travailler pour faire en sorte que ce bilan-là s'améliore parce qu'un décès c'est un de trop, un accident, c'est un de trop. Et, à chaque fois qu'il y a un accident, on met tout en place, nous, l'ATEQ, pour s'assurer de connaître vraiment, je dirais, les circonstances de l'accident et qu'est-ce qui peut être amélioré. Alors, est-ce que c'est dans des postes d'embarquement ou de débarquement d'élèves? Est-ce que la zone était sécuritaire? Est-ce qu'elle n'était pas sécuritaire? Est-ce que le réseau routier avait une problématique? Est-ce que la route sur laquelle l'enfant qui a été blessé, où il y a eu un accident, c'est une route à 90 km, à 50 km? Est-ce qu'on peut faire des choses?

● (11 h 10) ●

Un bel exemple aussi, c'est que, depuis, je dirais, maintenant près d'un an, il y a le présignallement qui est rendu obligatoire en transport scolaire. Donc ça, ça vient sécuriser davantage toute l'opération, surtout sur le réseau routier à haut débit, je ne dirai pas autoroutier mais vraiment l'aspect, là... les routes secondaires, les routes de campagne, là, dans les zones rurales, où souvent il y a des embarquements ou des débarquements sur des zones à 90 km/h. Les conducteurs d'autobus nous ont souvent dit qu'ils trouvaient ça très risqué d'appliquer les feux rouges, l'automobile qui s'en vient en arrière ou le camion lourd qui s'en vient, être obligé de freiner, ça posait certains risques. On était d'accord avec le ministère des Transports sur la mise en place de ce présignallement-là, et, à l'usage, là — ça fait déjà depuis le mois de septembre dernier que c'est en application — on ne voit que des commentaires positifs. Alors, je pense que ça, c'était une bonne initiative à la fois du ministère, à la fois de l'industrie pour améliorer la sécurité au niveau du transport scolaire comme tel.

Alors, ça fait un peu le tour, je vous dirais, un peu du préambule que je voulais vous adresser ce matin. Et je vais passer la parole à mon président qui va parler plus en détails, là, sur les cellulaires au volant et ces éléments-là de votre commission.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. Lemay.

**M. Lemay (Gaston):** Oui, merci, M. le Président. D'entrée de jeu, nous considérons que l'utilisation d'un cellulaire au volant d'un véhicule amène des éléments de risque supplémentaires pouvant causer des accidents. Par contre, dans l'industrie du transport scolaire au Québec, le téléphone cellulaire fait partie des équipements exigés par les commissions scolaires. On peut retrouver deux types d'équipement qu'ils nous exigent, soit le C.B., là, communément appelé le... — vous savez c'est quoi, un C.B. — et le cellulaire. Dans les deux cas, l'utilisation est encadrée par des politiques d'entreprise. Les entreprises de transport scolaire ont des politiques d'entreprise qui... on ne donne pas le numéro de téléphone à mon oncle, ma tante, puis à la femme, puis aux enfants, là. La commission scolaire n'a même pas le numéro de téléphone du chauffeur. Le chauffeur a le numéro de téléphone de son patron et le

patron a le numéro de téléphone de tous ses chauffeurs pour être capables de se rejoindre. Donc, ce n'est pas utilisé, là, à toutes les saucés. Mais il va sans dire que ce n'est pas une directive obligatoire dans l'industrie, mais la façon de faire est courante, les transporteurs scolaires sont très conscients du danger que ça peut apporter.

Pour ce qui est de l'utilisation des appareils à mains libres, là aussi nous considérons qu'il y a un risque, puisque le manque d'attention est toujours possible. On ne peut donc pas être en faveur de l'interdiction de l'utilisation d'un cellulaire ou toute forme de communication à bord des véhicules, car ceci viendrait en contradiction avec une exigence inscrite aux contrats des transporteurs scolaires. Cette notion d'urgence se retrouve aussi dans d'autres types de transports, que ce soit le transport adapté, le transport nolisé ou le transport urbain. L'arrivée du téléphone cellulaire est plutôt vue comme un outil indispensable dans l'industrie du transport par autobus.

En ce qui regarde ma compagnie, la commission scolaire dans laquelle je travaille, le cellulaire ou le moyen de communication a été rendu obligatoire en 2003. Je peux vous dire que, depuis 2003, dans mon entreprise, on a eu à s'en servir deux fois. Donc, c'est en cas d'urgence seulement.

**M. Lafrance (Luc):** Peut-être rajouter là-dessus, M. le Président, qu'effectivement il y a des situations où on se retrouve, où les transporteurs ou les conducteurs se retrouvent dans des situations un peu particulières, soit un autobus qui tombe en panne, soit un accident, soit un enfant dans l'autobus qui est malade ou une allergie. On voit ça de plus en plus, là, au niveau des jeunes, il y a beaucoup d'allergies. Il y a beaucoup de situations où l'enfant devait avoir son EpiPen, il ne l'a pas. Il a mangé le sandwich du voisin puis il y avait du beurre de pinotte dedans, là. J'exagère peut-être un peu, mais c'est des situations qui sont vécues au quotidien par les conducteurs et conductrices d'autobus scolaires. Et, s'il n'y avait pas cet outil-là, qui est le téléphone cellulaire, bien il y a peut-être des fois qu'ils seraient dans des situations qui seraient très dangereuses, tant au sens de la sécurité routière que de la sécurité des élèves qu'on transporte.

**Le Président (M. Pinard):** ...

**M. Lemay (Gaston):** Merci, M. le Président. Concernant la vitesse excessive, par la nature de ses opérations, le transport scolaire, on l'effectue surtout sur des réseaux municipaux. Donc, on est dans des secteurs de limites de vitesse qui sont souvent de 70, 50 et 80 km/h. Aux abords des écoles, on est à 30. Par contre, dans les zones rurales, certains conducteurs peuvent aller jusqu'à 90 km/h parce que c'est permis.

Dans le domaine du transport scolaire, la problématique de la vitesse, ce n'est pas un problème répandu. Cette situation est probablement applicable au type de clientèle que nous transportons. On transporte des jeunes enfants, donc la prudence est de mise. Malgré tout, il peut arriver qu'un conducteur ne respecte pas les limites de vitesse. Cette situation est souvent causée par les doubles horaires, ou les transferts de véhicules, ou les circuits que les commissions scolaires nous donnent, qui sont serrés, qu'on appelle, nous. Donc, à ce moment-là, ça peut amener de la vitesse.

Quant à l'utilisation du radar photo pour contrer la vitesse, l'association n'est pas favorable à l'utilisation d'un tel système dans le secteur du transport par autobus. Bien qu'il est mentionné qu'une infraction détectée par le radar photo soit gérée comme un billet de stationnement ou qu'il n'y ait pas de point d'inaptitude rattaché à cette contravention, ce sont les transporteurs qui vont avoir la responsabilité d'identifier le chauffeur et de jouer à la police pour le collecter.

Ça fait qu'on pense que, s'il y avait plus de policiers ou plus d'interventions sur les routes, ce serait mieux pour contrer la vitesse qu'un appareil radar qui, lui, un mois ou un mois et demi après, le conducteur, va avoir l'infraction, pendant ce mois-là, il n'aura pas ralenti parce qu'il n'a pas eu peur, il n'a pas été averti. Donc, après ça, bien c'est l'entreprise qui va être obligée de le faire suivre. Selon nous, les meilleures mesures pour diminuer les excès de vitesse, comme je vous disais, dans le transport par autobus, seraient de responsabiliser davantage les conducteurs à la mise en place d'un registre des conducteurs de véhicule lourd. Une plus grande présence policière sur les routes principales et autoroutes pourrait aussi approprier... la mesure où les règlements sont appliqués surtout dans le domaine du transport lourd.

**M. Lafrance (Luc):** Je vais peut-être, M. le Président, rajouter sur cet élément-là. Effectivement, nous, on trouve que l'effet dissuasif d'un billet d'infraction émis trois semaines, un mois après la prise de photo a beaucoup moins d'impact qu'une intervention directement sur le réseau routier. Le conducteur, qu'il soit un conducteur d'autobus, de camion ou encore de voiture personnelle, qui est fautif se fait prendre sur le fait et change tout de suite son comportement au volant. Un mois plus tard, on considère que l'effet est beaucoup diminué, en tout cas l'impact d'une infraction est beaucoup diminué.

Et il y a tout le volet, comme M. Lemay le disait, qui est la gestion de l'infraction par le transporteur versus ses employés. Alors, ça risque de poser des problèmes de relations de travail qui ne sont pas évidentes à gérer en entreprise. Je pense que la démarche de responsabiliser davantage les conducteurs et conductrices de véhicule lourd, comme on est en train de le faire avec le ministère des Transports et les différents comités de travail qui découlent de la loi n° 430, où ils auraient leur propre registre de conducteurs de véhicule lourd, aurait probablement beaucoup plus d'effet qu'un billet d'infraction émis par la poste. Je pense que leur droit de circuler est plus important qu'une infraction à payer.

**M. Lemay (Gaston):** Oui, M. le Président, concernant les conditions hivernales, bien, dans le domaine du transport scolaire, le règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves mentionne, à l'article 43, qu'«entre le quinzième jour d'octobre et le premier jour de mai, le propriétaire d'un autobus d'écoliers doit s'assurer qu'au moins les roues exerçant la traction soient munies de pneus conçus pour la conduite [de] chaussée enneigée», un règlement avec lequel nous sommes tout à fait d'accord, car ce sont des enfants que nous transportons. Mais qu'en est-il des autres types de transports qui font du transport scolaire? On vous parle des berlines.

Alors, pour les berlines, bien ce sont des autos que vous avez certainement déjà eu l'occasion de voir

sur les routes, avec une pancarte «Écoliers» sur le toit, Caravan ou minivanette, là. On se pose des questions là-dessus. Dans le transport scolaire, qui a ajouté ces véhicules-là, là, présentement, au Québec, on en compte près de 2 000 qui font du transport scolaire avec des berlines. On peut séparer ça en trois tiers: le tiers qui sont des transporteurs scolaires qui le font, il y a le tiers qui sont faits par des taxis et l'autre tiers, ils sont faits par des gens du privé. En ce qui regarde les gens qui sont dans le transport scolaire, ils sont assujettis à la loi, avec nos contrats à la commission scolaire, comme les autobus. Donc, nos véhicules sont munis de pneus à neige, c'est obligatoire. En ce qui est du taxi, eux autres sont régis aussi par certaines vérifications et certains règlements, mais les pneus d'hiver ne sont peut-être pas obligatoires. En ce qui concerne finalement les particuliers, bien eux n'ont aucun moyen de... ils ne sont pas à vérifiés, donc ils peuvent aller avec les pneus dans lesquels... ils veulent avoir. Ça fait que, nous, pour des raisons d'équité mais aussi pour des raisons de sécurité, nous demandons à ce que le gouvernement rende obligatoire l'utilisation des pneus d'hiver lorsque le véhicule est utilisé pour faire du transport scolaire.

En ce qui a trait à la formation de ses conducteurs en vérification mécanique de ses véhicules, l'ATEQ est en discussion avec le ministère des Transports pour en arriver à une entente là-dessus pour la formation des chauffeurs. Bien que l'étude effectuée par le ministère des Transports démontre que le taux d'utilisation actuelle des pneus d'hiver est de 90 % sur une base volontaire, nous considérons que, tous les types de transports que représente le transport des élèves, il serait opportun que tous les véhicules, et ce, sans exception soient munis de pneus d'hiver. Merci, M. le Président.

● (11 h 20) ●

**M. Lafrance (Luc):** Alors, peut-être en guise de conclusion, comme vous pouvez voir, il y a différents éléments des sujets que vous avez inscrits à l'ordre du jour... nous interpellent directement. Les cellulaires, les pneus d'hiver, la conduite hivernale, ce sont tous des éléments qui nous concernent dans la sécurité du transport des élèves.

Mais il y a un élément, et c'est un peu en guise de conclusion qu'on l'a mis dans notre mémoire — puis vous allez me voir venir, on s'en est parlé au mois de décembre dernier — qui est la responsabilisation des commissions scolaires. Souvent, le transporteur est aux prises avec des doubles horaires, comme M. le président a expliqué tout à l'heure. Ces doubles horaires là sont obligés par la commission scolaire. Alors, peut-être qu'en période de début d'année, ou au printemps, ou à la fin de l'année scolaire, ce n'est pas si mal parce que les conditions des routes sont quand même intéressantes, mais, quand on arrive en période hivernale, bien, ils doivent diminuer leur vitesse, ils doivent faire attention parce que c'est plus glissant ou il y a des conditions de tempête, et ça cause problème sur les doubles horaires. Donc, il y a un risque plus élevé d'avoir des accidents. Des fois, le conducteur est obligé d'accélérer pour son double horaire, donc il peut être en infraction.

Alors, pour nous, tout le volet responsabilisation, oui, nous, on est prêts, comme industrie, à se prendre en main, et je pense qu'on en a fait la preuve au cours des dernières années, qu'on a amélioré énormément notre bilan, mais je pense qu'il y a un partenaire important,

qui s'appelle les commissions scolaires, qui devrait être interpellé davantage en matière de sécurité sur le transport des élèves.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le député de LaFontaine, à vous de débiter les échanges.

**M. Tomassi:** Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Bienvenue à vous deux. Quand un chauffeur quitte votre cour, la cour de transporteur, de transport écolier, de un, il connaît sa route et, de deux, je crois qu'il connaît son autobus qu'il prend, là. Vous avez quand même un registre, là, du chauffeur qui va avec l'autobus qui prend la route. Là, vous avez dit tantôt que chacun... vous, vous avez le cellulaire de l'employé, l'employé a votre numéro de téléphone. Alors, quand il part de votre cour, vous connaissez quel chauffeur a pris quel autobus puis quelle route qu'il va faire, n'est-ce pas? C'est un peu ça que je comprends. Puis, je vais revenir, là, à mon sujet que j'aime beaucoup, là, le cinémomètre.

Alors, tantôt, on a eu les gens du transport routier qui sont venus nous parler. Et, vous, vous avez un peu la même préoccupation, vous êtes contre le cinémomètre quand ce sont les transporteurs qui auront la responsabilité d'identifier le conducteur fautif. De un, on a eu la chance d'avoir un professeur de l'Université Laval qui est venu nous faire une présentation de mémoire qui, à beaucoup d'égards, nous a fait ouvrir les yeux sur ce qui se fait ailleurs au monde, et dont un exemple est la Grande-Bretagne qui a mis en place — qui est à l'essai — un système où est-ce qu'il y a une transmission, là, une puce qui transmet une onde qui est enregistrée, là. Alors, chaque plaque d'immatriculation est identifiée non pas seulement avec un chiffre, mais avec une puce de transmission. Quand tu passes à coté d'une borne puis tu fais de la vitesse, ça rentre tout de suite dans ton dossier.

Alors, ma question à vous. Je sais que vous avez des réticences, peut-être que vous avez plus de réticences au cinémomètre en tant que conducteur d'auto personnel qu'en termes de chauffeur d'autobus, parce qu'en réalité si vous savez quel autobus qui part, qui est le chauffeur, ça ne doit pas être bien, bien difficile de reconnaître le chauffeur qui prend l'autobus puis celui qui a été pris. Et la technologie est tellement avancée que la possibilité d'installer, 1 km plus loin d'où est-ce que la borne est, une affiche qui dit: Bon, bien, toi, là, avec ce numéro de plaque là, tu viens d'être intercepté par un photoradar, ça vient en quelque sorte un peu faire l'effet que vous disiez tantôt, là, l'effet de se voir remettre en temps réel une contravention. Alors, ce n'est pas des éléments...

Parce qu'on le sait, là, en Europe, où est-ce que le système a été implanté, il y a une diminution considérable des accidents de voiture dus à la vitesse. Et Dieu sait que la vitesse est peut-être l'élément principal d'accidents et du bilan routier qu'on a ici, au Québec.

**Le Président (M. Pinard):** Vos commentaires, M. le président.

**M. Lemay (Gaston):** Merci, M. le Président. On sait pertinemment, on le dit dans le mémoire, que les autobus scolaires fonctionnent... se promènent beaucoup

en milieu rural, en milieu où est-ce que c'est que les vitesses ne sont pas grandes; ce n'est pas nécessairement sur des routes numérotées et des routes entretenues par le ministère des Transports. Alors, c'est sûr qu'on n'est peut-être pas impliqués... on n'est peut-être pas appelés à faire prendre des photos de nos plaques souvent, là.

Sur les grands réseaux routiers, on a des politiques dans nos entreprises aussi sur la vitesse, comme on en a sur l'utilisation des cellulaires, ou sur l'alcool, ou ces choses-là. Nous autres, ce qu'on dit, c'est que ça peut envenimer les rapports entre l'employeur et ses employés d'aller collecter ces infractions-là. Moi, j'ai une petite entreprise, parce que, pour moi, c'est beaucoup plus facile, comme vous le dites, de vérifier qui part avec quoi, quelle journée. Dans des entreprises où ils ont des 100 autobus et plus, où qu'il y a un dispatch et qu'il y a des remplaçants, ils savent toujours qui part avec le véhicule, mais, quand ça fait un mois, un mois et demi que c'est arrivé, on se dit: Bien, il va falloir qu'ils fouillent dans leurs papiers pour savoir, bon, c'est lequel qui était sur l'autobus. Alors, il peut y avoir à l'occasion des erreurs d'identification de personne pour la collecte. Ça peut rendre des situations assez spéciales dans certaines entreprises. C'est dans ce sens-là qu'on... Parce qu'on sait pertinemment, je crois, M. le Président, que les photoradars ne seront pas utilisés dans les chemins de campagne et dans les chemins municipaux, là; c'est plutôt sur les grandes artères. Sur les grandes artères, nos véhicules, lorsqu'ils ont roulé 105, 108, nous, c'est beau, là, on trouve que c'est assez vite.

**M. Tomassi:** En réalité, vous n'êtes pas en défaut complètement s'il y a une méthode qui pourrait vous démontrer que l'infraction vous serait rendue dans les jours ou dans la semaine que l'infraction a été émise. Parce qu'à ce que je sache actuellement le chauffeur d'autobus a quand même la responsabilité face à la loi n° 430. La vérification avant départ, c'est lui qui doit la faire. S'il est intercepté par un contrôleur routier et il n'a pas fait sa vérification avant départ, il y a un billet d'infraction qui a été émis, est-ce que c'est la société de transport qui prend en responsabilité cette infraction-là, même si l'obligation était au chauffeur? Vous vous y prenez comment?

**Le Président (M. Pinard):** M. le président.

**M. Lemay (Gaston):** Merci, M. le Président. Lorsqu'on donne des infractions, comme vous parlez, vous citez là, avec la loi n° 430, nos entreprises, on a des points comme on peut en avoir sur nos permis de conduire. C'est certain que, comme propriétaire, si ma cote baisse puis que c'est pour des choses de même, ça peut me mettre dans le trouble puis ce n'est pas nécessairement de ma faute à moi, même si tu as une bonne politique. Donc, si, avec le photoradar, ça a le même effet puis que, pour ma business, face à la loi n° 430, j'ai des points qui sont affectés à mon dossier, là ça me dérange.

**M. Tomassi:** Qui paie l'infraction?

**M. Lemay (Gaston):** Bien, la plupart du temps, les infractions sur le conducteur qui va se faire arrêter parce qu'il a été trop vite... Mettons, comme dans le passé c'est arrivé une fois dans ma business. C'est lui qui

a payé son ticket, mais c'est moi qui ai eu les points de démerite à mon entreprise, là. Bien là, c'est un...

**M. Lafrance (Luc):** Si vous permettez, M. le Président.

**Le Président (M. Pinard):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Juste ajouter un élément là-dessus. M. Lemay fait référence au registre des propriétaires de véhicules lourds où ils ont un certain système de pointage. L'infraction qui est émise par le biais d'un photoradar va prendre deux semaines, trois semaines, un mois, on ne le sait pas, là, avant de rentrer dans l'entreprise.

**M. Tomassi:** 24 heures. Ça peut aller jusqu'à 24 heures, là.

**M. Lafrance (Luc):** Permettez-moi d'en douter.

**M. Tomassi:** Bien, je dois vous dire, là, vous lirez le dossier, là, le dossier de M. Paquette, là, puis je pense que les cheveux qui vous restent sur la tête vous lèveraient, je dois vous le dire.

**Le Président (M. Pinard):** Oui, M. Lafrance, on vous écoute.

**M. Lafrance (Luc):** Si vous me permettez, on va laisser faire l'aspect capillaire. Mais il y a quand même une situation, comme on l'expliquait, où il y a la gestion interne de l'entreprise, où ils ont quand même à gérer avec un groupe d'employés. Et je ne pense pas que ce soit le rôle d'un transporteur de jouer, excusez-moi l'expression, mais de jouer à la police et d'aller le voir, dire: Bien, tu as eu une infraction, je l'ai reçue par la poste, tu as eu une infraction. Moi, comme transporteur, je viens de perdre trois points; toi, tu as une infraction. Je pense que la méthode est beaucoup plus par un dossier où ils ont leur propre registre de conducteur.

**M. Tomassi:** Mais, mais...

**Le Président (M. Pinard):** M. le député, si vous voulez permettre à vos collègues...

**M. Tomassi:** Une petite courte. Non, non, je sais, mais je vais aller vite.

**Le Président (M. Pinard):** Oui, ça fait déjà huit minutes.

**M. Tomassi:** Mais vous savez que cette réticence-là, elle existait aussi lors de l'implantation de la loi n° 430. Et, à ce que je sache, aujourd'hui, l'obligation pour un transporteur de respecter et de faire respecter les dispositions de la sécurité routière ont nettement amélioré le bilan des camionneurs et des autoroutiers sur la route. Alors, tu sais, en voulant dire... je ne retiens pas en question votre affirmation, mais je veux seulement vous dire que, quand on met en application une loi, c'est sûr que tout le monde va être contre. Mais, si elle est là, le seul but pour le législateur, c'est d'améliorer le bilan routier. Et on vient

de savoir, la semaine passée, là, que le bilan routier, en 2005, dépasse de beaucoup les attentes que les gens avaient données. Alors, si une technologie comme ça pourrait permettre qu'on puisse sauver la vie de 100 personnes, même de 10 personnes, même d'une personne, elle va avoir fait sa job.

● (11 h 30) ●

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Portneuf, rapidement.

**M. Soucy:** Merci, M. le Président. Oui, alors, moi, ma question va porter sur les cas de vitesse excessive, non pas par les chauffeurs d'autobus mais par ceux qui peuvent vous suivre ou que vous pouvez croiser. Combien de fois ça arrive, ça, que les chauffeurs indiquent soit aux corps policiers soit aux propriétaires d'entreprises qu'ils se sont fait dépasser par des véhicules lorsque les feux clignotants étaient appliqués? Et combien de fois aussi ça arrive que vous êtes emboutis par des véhicules ou des camions lors d'arrêts pour le transport, ou le débarquement, ou l'embarquement des écoliers?

**Le Président (M. Pinard):** M. le président ou M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Je vous dirais, on n'a pas de statistique précise à savoir combien d'infractions ont été émises en fonction du non-respect des feux clignotants d'un autobus scolaire, là. Il aurait fallu que les gens de la SAAQ nous fournissent le détail. On pourrait l'avoir éventuellement. Mais je peux vous dire que ce qui nous est rapporté... Moi, comme directeur général de l'association, je réalise que plus les années passent, il y a plus de cas qui me sont rapportés. Alors, est-ce que je pourrais en tirer la conclusion qu'il y a de plus en plus d'automobilistes qui ne respectent pas les feux clignotants? Je serais tenté de dire oui. Mais là on en revient, M. Tomassi, à nos fameux cinémomètres. Ce n'est pas avec ça qu'on va régler notre problème, c'est avec une présence policière davantage qui fait respecter la réglementation.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de La Prairie, rapidement.

**M. Dubuc:** Merci, M. le Président. C'est sûr que la présence des policiers, c'est l'idéal. Le problème, on ne peut pas en avoir partout, on sait comment que ça coûte. Puis souvent, quand il y a un besoin ou ils sont ailleurs. Ce n'est pas facile de vivre ça.

Tout simplement sur la question, tantôt, vous avez peut-être dit... Le chauffeur d'autobus s'en va avec les enfants dans des petites routes, ou peu importe. Bien, à ce moment-là, il faut qu'il arrête. Il met les clignotants, à ce moment-là, pour arrêter. Puis vous avez dit tantôt: On regarde dans le miroir, en arrière, puis souvent c'est dans des zones de 70 ou 90. Je reviens toujours dans ce côté-là parce que je trouve qu'il y a trop de vitesse dans des petites routes à 90. Êtes-vous d'accord qu'à un moment donné le chauffeur, il met les clignotants, il regarde en arrière, puis il y a une auto qui s'en vient assez vite puis dans des zones de 90, ce qu'on voit souvent, plus souvent qu'autrement c'est souvent ça, ça amène une inquiétude pour le chauffeur parce qu'il est toujours inquiet un petit

peu, il voit une auto... Seriez-vous un peu d'accord de dire de baisser la vitesse dans ces zones-là?

**Le Président (M. Pinard):** M. Lemay ou... M. Lemay, le président.

**M. Lemay (Gaston):** M. le Président, moi, j'opère des véhicules moi-même, là. Normalement, je serais au volant à cette heure-là. Mais je peux vous dire que, dans les routes municipales, dans les chemins ruraux, la plupart des vitesses, qu'on appelle, dans nos rangs, elle est à peu près à 70, puis les routes de travers, qu'on dit, elle est à 80. Dans les rangs, lorsqu'on conduit un autobus, c'est sûr qu'on joue du miroir parce qu'on regarde en arrière, puis, l'hiver, on fait attention si... Avec les présignalements, comme M. Lafrance vous le disait tout à l'heure, le présignalement aide beaucoup parce qu'on avertit qu'on va arrêter. Donc, on ne met pas les rouges d'un coup sec, là.

Donc, se faire rentrer par en arrière, ce n'est pas des choses fréquentes, fréquentes. Moi, en 35 ans de service, ça m'est arrivé une fois, que je me suis fait rentrer par en arrière, puis j'étais aveuglé par le soleil, là. Se faire dépasser dans des zones dangereuses, oui, ça, ça arrive régulièrement qu'on va se faire dépasser sur des lignes doubles, qu'on va se faire dépasser puis qu'on est à la limite de vitesse, mais ça passe, zing!, ça, ça arrive, puis qu'ils passent... Comme M. Lafrance vous le disait tout à l'heure, on n'a pas de statistique. Mais, sur les «flashers» rouges, moi, j'ai six véhicules, je peux vous dire que ça arrive au moins une fois par semaine à l'ensemble de ma flotte. C'est une fois de trop, là. Mais c'est sûr que c'est la présence de policiers dans le coin qui va régler le problème.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le président. M. le député de Beauharnois, il vous reste un temps de parole de 12 min 30 s.

**M. Deslières:** Merci. Vous êtes bien aimable, M. le Président. M. Lemay, M. Lafrance, bienvenue à nouveau, c'est toujours un plaisir de vous entendre. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que vous n'êtes pas des lâcheurs, hein? La cohérence, les demandes, tout ça. Parce que j'ai comme l'impression, dans votre conclusion, de revoir un texte que j'ai déjà vu à la fin de l'année 2005. Mais c'est correct, là. C'est plus un compliment que d'autre chose.

Si je me souviens bien, lorsqu'on avait abordé cette question-là lors de l'examen de la loi n° 129, M. le ministre nous avait indiqué qu'il prenait en considération cette question que vous avez posée de façon très pertinente et qu'il devait vous revenir sur un format... j'allais dire un véhicule, là, je ne dirai pas ça, mais un format quelconque, un moyen quelconque. Est-ce que vous avez eu un échange sur... un comité, une commission, un forum où vous avez pu examiner avec d'autres partenaires cet élément-là et d'autres? Rapide, question rapide.

**Le Président (M. Pinard):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** M. le Président, oui, il y a eu des suites qui ont été données. Le dossier a été discuté à la fois avec les gens du cabinet...

**M. Deslières:** Toujours la responsabilisation des commissions scolaires.

**M. Lafrance (Luc):** La responsabilisation des commissions scolaires, c'est à ça qu'on fait référence. Effectivement, on ne lâche pas le morceau, on le répète.

**M. Deslières:** C'est correct, ça.

**M. Lafrance (Luc):** Ça fait déjà plusieurs années qu'on le répète et on va continuer à le répéter tant et aussi longtemps que le dossier ne sera pas réglé, là. Mais effectivement on a eu des discussions avec les gens du cabinet et les gens du ministère. D'ailleurs, la semaine dernière, où avait lieu la table sur l'industrie du transport lourd, où les gens justement de l'Association du camionnage siègent aussi, le sujet a été amené à l'ordre du jour, on en a discuté, puis ça avance.

**M. Deslières:** Très bien.

**M. Lafrance (Luc):** Peut-être pas au rythme où on voudrait, mais ça avance.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député.

**M. Deslières:** C'est bien, c'est bien. Tout grand voyage commence par un premier pas.

**M. Lafrance (Luc):** Voilà.

**M. Deslières:** M. le Président. M. Lafrance et M. Lemay, conditions hivernales. Vous avez une position très claire, mais vous apportez quelque chose que je n'avais pas vu. Je vais vous dire bien franchement... je ne l'avais pas vu. Parce que c'est sûr que, dit comme ça: 90 % des gens ont déjà des pneus d'hiver, ou 10 %... Mais il faut rappeler l'autre chiffre, là. On ne parle pas de 100 personnes, on parle de des centaines de milliers d'automobilistes qui ne les ont pas, hein? On a un parc automobile d'autour de 5 millions. Donc, 10 %, on peut penser qu'il y a 400, 500, 600 véhicules qui n'ont pas de pneus d'hiver, qu'ils ont possiblement des pneus quatre saisons, etc. Mais c'est important, là, c'est important. On ne parle pas de 100 personnes au Québec. Parce que ça donne l'impression que, 10 %, bon, bien, on peut lâcher prise, puis tout ça. Mais c'est 500 000 véhicules par jour qui, pendant cinq, six, sept mois, n'ont pas de pneus d'hiver et qui... Il y a un potentiel, d'après moi, très humblement, on dit qu'il y a un potentiel plus grand d'accidents, de blessures, de collisions, etc.

Mais vous apportez quelque chose d'excessivement précieux. Dans votre mémoire — puis là je n'ai pas la... oui — à la page 7, vous nous dites que les autobus d'écoliers ont tous des pneus d'hiver, mais il n'en est pas de même pour les taxis et les particuliers qui offrent ce genre de service, c'est-à-dire le transport d'élèves et d'écoliers, et tout ça. Excessivement important, ça. On l'avait peut-être oublié dans notre analyse. Mais, si on oblige les autobus scolaires à avoir, à cause des enfants, plus de sécurité, mais on oublie souvent — et c'est très pertinent, ce que vous apportez — que beaucoup de taxis, beaucoup de particuliers véhiculent des élèves à tous les jours, dans toutes les régions. Vous avez des

éléments un peu plus spécifiques à ce sujet-là, en terme d'association? Combien est-ce qu'il y en a de taxis, combien est-ce qu'il y en a d'élèves qui sont transportés annuellement, ou mensuellement, ou quotidiennement?

**Le Président (M. Pinard):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Je vous dirais que ce phénomène-là, nous, on l'appelle, dans le jargon du métier, les berlines, parce que ce sont des véhicules soit privés. Nous, comme on vous dit, ce qu'on a comme chiffres qui nous proviennent des commissions scolaires... Parce qu'on n'a pas beaucoup de contrôle ou de connaissance de ce secteur-là parce qu'ils ne sont pas encadrés par aucun règlement, le transport par berline. Ce sont soit des taxis, soit des transporteurs scolaires qui en ont dans leur flotte régulière de transport, ou encore des particuliers, souvent des personnes à leur retraite, avec leur véhicule personnel, qui prennent un petit contrat avec les commissions scolaires pour la saison ou pour l'année puis qui transportent trois, quatre, cinq, six élèves. Ce phénomène-là est grandissant. En cinq ans, ça a passé d'environ 500 véhicules à 2 000 aujourd'hui, et ça n'ira pas en diminuant. On a une baisse démographique au niveau des élèves. On a des spécialités qui se développent, des programmes de sports-études, arts-études, puis nommez-les, là, il y a beaucoup d'imagination, ce qui fait en sorte qu'il y a beaucoup de petits voyages qui se font où on n'a pas besoin du gros véhicule.

Donc, on n'est pas contre le principe qu'on modifie les types de véhicule ou la taille des véhicules, mais il faudrait qu'ils soient tout aussi sécuritaires que les autobus. C'est ça, notre problématique. On a eu, puis je n'aime pas ça, le rappeler, c'est peut-être... je ne sais pas dans quel... Je pense, monsieur, que c'est dans votre coin, là. Nicolet?

**Le Président (M. Pinard):** Non, Nicolet, c'est chez nous.

**M. Lafrance (Luc):** C'est chez vous? Bon.

**Le Président (M. Pinard):** Dans la Mauricie.

• (11 h 40) •

**M. Lafrance (Luc):** On a eu un accident, une propriétaire de garderie, elle avait ça, elle, son véhicule privé, une berline, où il y a eu malheureusement des décès d'enfants. Alors, c'est ce genre d'opération là que, nous autres, je ne dirais pas qu'on dénonce mais qu'on souligne parce qu'ils ne sont pas encadrés puis il n'y a pas de sécurité aux alentours de ces types de véhicules là. On parle de pneus, mais on parle aussi de la confection des véhicules.

Un autobus jaune, là, c'est monté sur un châssis de camion avec des normes très précises de Transports Canada, ce qui fait en sorte que l'autobus ne s'écrase pas, puis que, s'il y a des impacts latéraux, les enfants sont protégés, même frontaux aussi, avec le système de compartimentation. Mais qu'est-ce qui en est dans ces petits véhicules personnels là qui sont une van Chrysler, ou Ford, ou... Ils respectent des normes de véhicules de promenade, pas de véhicules de transport d'enfants. Alors, les pneus d'hiver, c'est la même chose, il faudrait, à tout le moins, que ces véhicules-là soient aussi munis de pneus d'hiver.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député.

**M. Deslières:** Bien, juste un commentaire, M. le Président. Je le répète, vous apportez quelque chose de très pertinent. Et là vous venez d'apporter... d'éclairer notre lanterne sur un élément important sur cette question-là. Si vous me le permettez, M. le Président, je vais laisser la place à mon collègue de Percé et Gaspé... de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Merci, M. le Président. À la page 3 de votre mémoire, le dernier paragraphe, vous parlez de «la mise en place d'un registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds» et que ce serait «très facile d'identifier les transporteurs problématiques», qui causent des problèmes, bon. Donc, tout à l'heure, le député de LaFontaine échangeait avec vous pour vous dire: Bon, bien, avec le cinémomètre, on va être capables de pouvoir, avec le système de puce, identifier peut-être dans les 24 heures la personne ou le véhicule qui a commis une infraction, et vous semblez très sceptique. Moi, j'aimerais savoir comment votre système fonctionnerait. Parce que, là, vous nous dites: On va mettre en place un système qui va nous permettre de gérer tout ça puis on va savoir c'est qui était à quel endroit.

Moi, je regarde actuellement, là, ce qui se passe au niveau du transport scolaire, dans les zones scolaires de 30 km/h. Je vous dirais qu'il y a beaucoup de personnes, des voitures officielles, des autobus qui se dépêchent pour entrer... Tout à l'heure, vous parliez des doubles circuits. Bien, eux s'en vont à l'école chercher les enfants, ils sont supposés rouler à 30 km/h puis ils sont peut-être à 50 ou 60, là, dans des zones de 70 ou... Donc, comment vous traitez ça, ces choses-là? Moi, ça m'intrigue, hein, de voir que ça se produit. Et pourtant on est pressé, mais en même temps il ne faut pas être pressé.

**Le Président (M. Pinard):** M. Lafrance ou M. le président.

**M. Lafrance (Luc):** Peut-être un début de réponse. Je laisserai après ça M. le président continuer. Je ne dis pas qu'on est parfaits dans l'industrie du transport scolaire. On a un excellent bilan, mais il y a aussi des délinquants qu'on essaie d'encadrer, et de mieux gérer, et de s'assurer qu'ils respectent la réglementation. Vous parlez des zones de 30 km/h aux approches des écoles. Je dirais que c'est beaucoup plus les automobilistes et même les parents eux-mêmes, qui viennent mener leur enfant à l'école, qui sont pressés, le matin, pour ne pas arriver en retard au travail, qui sont les plus délinquants de ce côté-là.

Quand je parle d'un registre, mais le registre existe déjà. Et je pense que les gens, dans l'industrie du transport lourd... là, je fais abstraction du véhicule de promenade, mais l'industrie du transport lourd, on les connaît, nos personnes qui sont... nos transporteurs les plus délinquants, on les connaît, ceux qui ont de la difficulté à respecter ou ne veulent pas respecter, que ce soit en termes de conformité, que ce soit en termes de sécurité.

Il y a des gestes qui sont posés. Je prends, exemple, les gens du camionnage qui ont décidé de... bon, ils ont annoncé, il y a une semaine ou deux, là, qu'ils mettaient la politique avec des limiteurs de vitesse. Puis je ne sais pas si vous avez voyagé par la 20

dernièrement, mais on voit déjà une différence. Il y a beaucoup plus, je dirais, de camions qui roulent à droite qu'il en roule à gauche, comme c'était avant. Donc, on voit déjà que l'industrie est capable de se prendre en main, l'industrie est capable. Que ce soit l'autobus, que ce soit du camionnage, je pense que l'industrie du transport lourd est capable de se prendre en main, mais il faut leur donner des outils. Mais je ne pense pas que l'outil de cinémomètre soit le seul outil qu'on peut mettre en place. Il y en a peut-être bien d'autres qu'on pourrait mettre en place davantage avant d'arriver à un cinémomètre.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Oui. Rapidement, M. le Président, je comprends que l'heure avance. Cellulaire au volant. Vous nous avez indiqué qu'il y avait deux éléments: cellulaire au volant et émetteur d'ondes courtes. Est-ce que c'est un ou l'autre? C'est un ou l'autre, non pas les deux.

**M. Lemay (Gaston):** Non, les commissions scolaires exigent un moyen de communication. Ça peut être C.B. ou cellulaire.

**M. Deslières:** O.K. Est-ce que vos chauffeurs possèdent d'autres éléments électroniques? Est-ce que leur... On comprend qu'on est tous envahis, là, par la technologie. Est-ce qu'ils ont des GPS? Est-ce qu'ils ont d'autres éléments? Je comprends qu'ils ont les voix de nos petites-filles et nos petits-garçons, pour la musique, là. Mais est-ce qu'ils ont d'autres éléments technologiques en plus d'un ou l'autre qu'on vient de mentionner, GPS et... autre chose?

**M. Lemay (Gaston):** M. le Président, non. Les moyens de communication qui nous sont exigés, c'est pour être capables, en cas d'urgence, comme on l'a dit tout à l'heure, d'appeler le patron pour que, lui, puisse avertir la commission scolaire qu'il y a un problème. Les situations ne sont pas si grandes que ça. Un enfant oublié qui dort dans l'autobus, ça peut arriver.

**M. Deslières:** Oui. Et c'est uniquement pour question d'ordre professionnel?

**M. Lemay (Gaston):** Oui.

**M. Deslières:** Interdiction totale d'utiliser ça pour toutes sortes d'affaires de la vie courante, etc.?

**M. Lemay (Gaston):** Même dans nos politiques d'entreprise, si le cellulaire du conducteur sonne, il doit se ranger et arrêter pour répondre. Et on a l'afficheur dessus. S'il n'a pas le temps de répondre, il rappelle. Mais il n'est pas... On n'est pas assis avec, là, mais je peux vous dire que la politique est là, puis les chauffeurs sont avertis, puis, comme je vous disais, les numéros de téléphone sont connus.

**M. Deslières:** Puis, s'ils l'utilisent, qu'est-ce qui arrive aux chauffeurs?

**M. Lemay (Gaston):** Bien, nous autres, on peut...

**M. Deslières:** S'ils sont pris à l'utiliser?

**M. Lemay (Gaston):** Nous autres, on peut savoir s'ils l'utilisent. Mais, moi, je peux vous dire qu'à venir à date, s'ils l'ont utilisé, c'est dans le parking de l'école ou... mais pas sur les routes. De toute manière, je peux vous dire, M. le Président, que bien des fois nos chauffeurs, ce sont des gens près de la retraite ou des semi-retraités, puis ces bébelles-là, ils ne les aiment pas.

**Le Président (M. Pinard):** Ce n'est pas comme les jeunes qu'on rencontre ou qu'on croise au volant et qui ont toujours le cellulaire à l'oreille. Alors, merci beaucoup, M. le président, merci, M. le directeur général, et vos propos ont été très enrichissants pour la commission et vont nous permettre d'élaborer un rapport très judicieux. Merci.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Pinard):** À l'ordre s'il vous plaît! Alors, permettez-moi, mes chers collègues, de vous introduire la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, représentée, ce matin, par Me Jacques Béchard, président-directeur général. Bonjour.

#### Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)

**M. Béchard (Jacques):** Bonjour.

**Le Président (M. Pinard):** M. Gérald Bédard, concessionnaire, Saturn Sainte-Foy et Saturn Saab de Québec et vice-président du conseil d'administration de la corporation. Bonjour.

**M. Bédard (Gérald):** Bonjour.

**Le Président (M. Pinard):** Et M. Guy Duplessis, concessionnaire, Lallier Sainte-Foy, et administrateur de la corporation. Bonjour, monsieur.

**M. Duplessis (Guy):** Bonjour.

**Le Président (M. Pinard):** Et madame...

**Une voix: ...**

**Le Président (M. Pinard):** ...Lise Roy, administrateur? Vice-présidente des concessionnaires d'automobiles. Alors, bienvenue, Mme Roy. Vous connaissez bien les règles? Vous allez nous présenter votre mémoire, et par la suite échange.

**M. Béchard (Jacques):** Merci, M. le Président. Bonjour, mesdames messieurs, merci de nous recevoir pour une autre commission, venir vous rencontrer. La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, notre mission, c'est d'offrir une foule de services à nos membres. Nous existons depuis au-delà de 60 ans. Le siège social est ici, à Québec. Nous collaborons régulièrement avec plusieurs ministères et organismes gouvernementaux, que ce soit le ministère des Finances, le ministère du Revenu — parce que nos concessionnaires

sont de grands percepteurs bénévoles de taxes au Québec — le ministère de l'Emploi, le ministère du Transport. On collabore aussi avec la Société de l'assurance automobile. Donc, nous transigeons régulièrement avec une foule d'organismes au Québec.

La corporation représente 860 concessionnaires sur tout le territoire de la province, soit 95 % de l'ensemble. On est très chanceux d'avoir un membership aussi élevé. Comme vous le savez, il y a des concessionnaires dans à peu près toutes les localités du Québec et qui sont impliqués dans leur communauté. Nos concessionnaires représentent 35 000 employés dans la province. Juste pour vous donner un ordre de grandeur, au niveau de l'impact économique, les concessionnaires vendent 400 000 véhicules neufs par année, 175 000 véhicules d'occasion. Et vous comprenez que, lorsque vous allez au service, lorsque vous allez au département de service du concessionnaire pour faire entretenir votre véhicule, bien, c'est là qu'intervient la question du jour, pour nous, c'est l'introduction du photoradar. Alors, on s'est concentrés à ce niveau là. Si vous avez des questions ultérieurement au niveau des pneus d'hiver, ça va nous faire plaisir, parce qu'on a une position là-dessus, mais la question des photoradars nous préoccupe particulièrement. D'ailleurs, nous étions venus en 2000 présenter justement un mémoire, parce qu'à l'époque on avait discuté de cette question-là, du photoradar.

Donc, nos concessionnaires prêtent des véhicules à des clients sur une base journalière, et c'est le cas également pour plusieurs compagnies de location au Québec, que ce soit Tilden, Avis, qui vont d'ailleurs vous présenter un mémoire cet après-midi, le Regroupement des locateurs, qui, au niveau des photoradars, ont sensiblement la même position que nous. Alors, juste pour vous donner une idée en termes pratiques ce que cela représenterait en termes de problématique au niveau de la satisfaction de la clientèle des concessionnaires, je vais demander à mon collègue, M. Duplessis, qui opère une grosse concession automobile à Québec, c'est quoi, la problématique au jour le jour pour lui. Guy, s'il vous plaît.

● (11 h 50) ●

**M. Duplessis (Guy):** Oui. Merci, Jacques. Nous, on a 56 voitures de courtoisie disponibles à nos clients, c'est-à-dire qu'il y a entre 80 et 110 clients par semaine qui vont conduire ces autos-là. La problématique du photoradar, présentement, on le vit avec les tickets de parking. Lorsque c'est le temps de collecter un client, il faut aller aux petites créances parce que le client, bien, même si on a des preuves que c'est lui qui le chauffait, le char, il ne veut pas toujours payer parce que justement on est un gros garage, ce n'est pas 40 \$, 45 \$ qui va nous mettre dans le trouble. On a aussi la problématique qu'on a de la misère à faire collecter 10 \$ de gaz quand on prête une auto, Ça fait que je ne vois pas bien, bien comment ça va être facile de collecter une centaine de piastres pour un ticket de vitesse dû à un photoradar.

L'autre problème qu'on a aussi, c'est avec nos techniciens. On a 32 techniciens, nous, chez Lallier Sainte-Foy. On répare à peu près 125 à 150 voitures de clients par jour. Là-dessus, il y en a à peu près la moitié qui nécessitent un essai routier. Que ce soit un 75 dans une zone de 50, je vois bien mal devant un arbitre... parce que la loi ne permet pas présentement de collecter à même la paie d'un technicien le billet d'infraction.

Présentement, lorsqu'un technicien a un billet d'infraction, il le paie. Lorsqu'il ne porte pas la ceinture, il le paie. Mais ça, le billet, il est à son nom, c'est à lui. Là, imaginez-vous, M. le Président, vous amenez votre véhicule au garage et vous recevez un billet d'infraction par la poste. Hi! Bien, je pense que ça va créer un problème de satisfaction à la clientèle. Parce que des fois on sait qu'à 75 dans une zone de 50 ou 125, dépendamment du problème que vous avez, il faut essayer ces véhicules-là des fois de cette façon-là.

On a aussi un autre problème. Lorsqu'on fait essayer des véhicules, lorsqu'un client vient acheter un véhicule au garage, on a des plaques X. Bien souvent, le vendeur n'est pas avec le client dans le véhicule lorsque le client essaie le véhicule. Et je vois mal un client qui essaie notre véhicule... Parce qu'il essaie des fois des autos de 10 000 \$, mais il en essaie des fois des autos de 50 000 \$, il essaie toutes sortes de voitures et il veut l'essayer comme il faut avant de l'acheter. Et là, moi, je recevrais le billet deux, trois jours après et je rappellerai le client, qui est en processus d'achat, pour lui dire: M. le client, vous avez eu un billet d'infraction, il faudrait que vous me payiez 125 \$. Je pense que je vais perdre la vente.

Donc, ça va créer des frais supplémentaires. Déjà qu'on est bourrés de frais, bourrés de taxes, bourrés d'impôt, ça va créer des frais supplémentaires juste à essayer de collecter. Que ce soient les 80 à 100 clients par semaine à qui je prête des autos, que ce soit lors d'un essai routier, que ce soit mon technicien, lorsque je vais aller en arbitrage parce que le gars ne voudra pas payer le ticket, ce sera probablement invivable pour nous.

**M. Béchar (Jacques):** Alors, si vous permettez. Ça, c'est la problématique au jour le jour. Nous avons tous une conscience sociale. Vous avez abordé la question que, si l'introduction du photoradar peut sauver des vies, bien, c'est important, et ça, on ne peut pas être contre la vertu à cet égard-là. Sauf que ce qu'on vous dit, nous, et l'idée que nous avons avancée, c'est que le principe de faire parvenir une infraction à une entreprise qui n'a pas commis l'infraction, ça va à l'encontre du principe d'équité puis de justice. Ça, c'est fondamental. Là, c'est l'avocat qui vous parle, là. C'est un grand principe dans notre société.

Et, nous, on dit: Si vous décidiez d'aller de l'avant avec cette mesure qui est très, très impopulaire — puis je pense qu'on n'a pas besoin d'insister là-dessus, on ferme immédiatement la parenthèse, on pourra parler de l'Ontario qui l'a retirée puis pour les raisons qu'on connaît — si vous décidiez d'aller de l'avant, il y a une façon très simple et très réaliste que nous avons proposée et qui est textuelle dans notre mémoire, c'est de permettre aux entreprises, sur une base annuelle, de faire parvenir leur nom dans un registre qui serait tenu soit par la SAAQ, la Société de l'assurance automobile, ou par le ministère des Transports à l'effet que cette entreprise-là prête ou loue des véhicules et qu'il est susceptible d'y avoir des infractions de la part de clients.

Et, à ce moment-là, nous proposons un formulaire standard, comme c'est le cas avec la loi n° 12 pour les mainlevées de saisies, hein — et on sait que ça fonctionne, on avait émis d'ailleurs des commentaires à cet égard-là qui ont été reconnus à certains égards — donc un registre annuel géré par la SAAQ ou le ministère des Transports.

Et, lorsqu'un concessionnaire reçoit une infraction pour un client ou un employé, à ce moment-là, il fait parvenir le billet, et ce billet-là est annulé parce que ce n'est pas l'entreprise qui a commis l'infraction. Je pense que c'est logique, c'est équitable, puis ça respecte les principes de justice, et ça ne coûte à peu près rien de gérer ça ou de mettre ça en place. Donc, c'est la solution que nous préconisons et que nous vous soumettons respectueusement.

Il y a un autre élément qui est plus délicat, et peut-être que je vais devancer vos questions à cet égard-là, c'est lorsqu'on a envoyé le billet à la SAAQ puis on vous demande de l'annuler. Est-ce que, vous, comme législateurs, vous voulez que le billet soit envoyé par l'autorité au conducteur? Est-ce que vous voulez que nous dénoncions le client? Ça, c'est l'autre aspect très délicat de la question. Nous, notre position, c'est: on veut que vous l'annuliez parce qu'on n'a pas commis l'infraction. Mais, vous, comme législateurs, vous aurez à prendre une décision. Et, dans ce cadre-là, vous connaissez notre Loi sur la protection des renseignements personnels. Nous, si vous vouliez nous obliger à dénoncer nos clients, il faudrait que ce soit clairement indiqué dans la loi parce que, devenir des délateurs pour la perception des billets d'infraction, ce n'est pas très intéressant pour les entreprises en termes de satisfaction de la clientèle.

**M. le Président, mesdames messieurs,** c'est l'essence même de notre position. Elle est fort précise: s'il y avait une introduction du photoradar au Québec, on a une problématique majeure, et nous souhaitons que, dans vos recommandations, vous l'adressiez parce que ces gens-là sont des entreprises, gèrent du personnel, dépensent des sommes considérables en satisfaction de la clientèle. Puis Dieu sait si nous vivons dans une industrie hyper-compétitive, hein, il y a au-dessus de 20 manufacturiers qui se battent pour s'accaparer des parts de marché. Il y a un réseau fantastique de quelque 900 concessionnaires au Québec, tant mieux pour le consommateur qui en profite. Donc, on vous demande de tenir compte de cette problématique-là dans vos recommandations. Merci.

**M. Bédard (Gérald):** M. le Président.

**Le Président (M. Pinard):** Monsieur.

● (12 heures) ●

**M. Bédard (Gérald):** M. Duplessis, je pense qu'il a fait un bon sommaire de ce que vont vivre les 860 et plus concessionnaires dans la province de Québec. Mais il y a un autre point qui m'échappe un petit peu, là, c'est concernant le système de pointage. Moi, j'ai déjà eu l'occasion de me faire arrêter, là, à une certaine vitesse et puis je perdais des points. Et, quand je perds des points sur mon permis de conduire, quand je renouvelle mon permis, j'ai une charge additionnelle qui sont des taxes indirectes que le gouvernement va collecter. Comment allez-vous faire pour attribuer ce système de pointage là aux gens qui vont conduire nos véhicules? Puis M. Duplessis, tout à l'heure, vous parliez de nos techniciens, de nos clients qui font des essais routiers et des voitures de courtoisie. Nous autres, on fait affaire avec un système de carrosserie actuellement, un atelier de carrosserie. Il y a 300 véhicules sur la route, qu'il prête gratuitement aux clients. Imaginez-vous le contrôle que ça prendrait. Puis, lui, il reçoit les tickets, là. Parce qu'il y en a régulièrement, des tickets qui s'émettent, mais c'est directement le client qui les

reçoit, avec la pénalité qui va avec. Donc, c'est une autre problématique qu'on aurait aussi, ça.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Portneuf.

**M. Soucy:** Alors, merci, M. le Président. Alors, je vous remercie de votre présence aujourd'hui et je comprends que vous avez exprimé une opinion assez claire sur le sujet. Par contre, vous avez très peu parlé de sécurité routière. Et là je suis un peu embarrassé parce que c'était le mandat de la commission, qu'on parle de sécurité routière, et vous n'abordez qu'un élément... je veux dire, c'était une sous-section d'un des éléments qui était la vitesse excessive.

Alors, ma première question: Dans combien d'accidents par année sont impliqués les véhicules que vous mettez en location, que vous prêtez, là, pour accommoder un client, que vous essayez sur la route pour faire les vérifications techniques? Vous en avez combien par année?

**M. Bécharde (Jacques):** C'est-à-dire qu'on connaît le nombre de véhicules que l'on prête, c'est une moyenne de 20 véhicules par concessionnaire, puis on en a 900, sans compter les compagnies de location qui ont leur propre flotte, mais on n'a pas de données précises quant au nombre d'accidents à cet égard-là.

**M. Soucy:** O.K. Maintenant, je vous dirais que j'envisage de façon très positive le fait d'avoir non pas des photoradars parce que ça, c'est la technologie d'il y a 40 ans... D'ailleurs, comme je le répète souvent, j'ai quelques photos dans mon album où mon ancien véhicule est là, puis ça me permet de me rappeler lequel j'avais à cette époque-là. Mais, aujourd'hui, on parle d'une autre technologie qui est tout à fait informatique. Il n'y a pas de photos qui sont prises.

Puis on pourrait très bien exempter les concessionnaires automobiles de l'obligation d'avoir des plaques avec la puce. Je vois très bien qu'on pourrait vous libérer de ces obligations-là, considérant l'ensemble des éléments que vous avez apportés. Alors, moi, je ne vois pas de difficulté là. Parce que l'objectif numéro un qu'on a, c'est de réduire le nombre de fatalités, le nombre d'accidents graves. Et la seule cause de ça... pas la seule, la plus importante cause, c'est la vitesse excessive. Et ailleurs, dans d'autres sociétés, avec l'introduction de nouveaux moyens techniques, on a abaissé la vitesse, on a diminué le nombre de morts, on a diminué le nombre de blessés graves puis on a diminué aussi les coûts d'assurance. Parce que l'enjeu indirect vers lequel on s'en va, hein, vous le savez, c'est les coûts au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec.

**Une voix:** Absolument.

**M. Soucy:** Alors, c'est pour ça que je vous dis que je comprends votre point de vue puis je comprends que vous êtes un petit peu résistants à ça, mais néanmoins il faut adresser, nous autres, une problématique de sécurité publique générale, puis je pense qu'un des moyens suggérés est celui-là. Mais il y en a d'autres. On a parlé beaucoup de sensibilisation, et je comprends que c'est important.

J'avais une deuxième question par rapport au fait que, quand vous prêtez un véhicule, exemple, en condition hivernale, est-ce que tous vos véhicules sont munis de pneus d'hiver?

**M. Duplessis (Guy):** Oui. Tous nos véhicules sont munis de pneus d'hiver, que ce soient les démonstrateurs qu'on fournit à nos vendeurs ou aux employés cadres, ou que ce soient les véhicules qu'on prête ou qu'on loue à nos clients. Tous nos véhicules ont des pneus d'hiver.

**M. Soucy:** Lorsqu'il est question de vérification technique et, exemple, je ne sais pas, de s'assurer que le régulateur de vitesse fonctionne à 115, vous m'avez dit tantôt que vous alliez sur la route puis que vous faisiez des vitesses qui dépassaient les limites. Est-ce que ça... Comment vous êtes capables de me justifier ça?

**M. Duplessis (Guy):** Bien, je parle plutôt des zones de 50 km/h, où est-ce que des fois tu vas à 70, 75 pour entendre un bruit, un bruit de vent quelconque. On parle... Je ne sais pas où vous avez l'intention de mettre des photoradars ou un système sensiblement... qui ressemble à ça, là. Ça peut être des fois avec un client qui dit: Ah, mon char, à 130, il fait du bruit de vent. Nous, on va carrément lui dire: On ne l'essaie pas à 130. Mais à partir de quand et de quelle limite vous allez donner le billet d'infraction? Ça, on ne le sait pas, là.

**M. Bécharde (Jacques):** Si vous permettez un ajout, c'est que, même s'il y a des directives au niveau des employés de la part de la direction, on n'a pas de contrôle des fois sur la vitesse que le mécanicien va faire l'essai du véhicule.

Et j'aimerais répondre à votre question concernant le principe de la sécurité routière. On n'a pas beaucoup abordé la question des pneus d'hiver parce que là-dessus on est comme en conflit d'intérêts puis on est des gens qui aiment ça être crédibles. C'est que des pneus d'hiver, si effectivement vous décidez que c'est obligatoire, nous, on en vend, des pneus d'hiver. Comprenez-vous? Donc, ça va nous faire plaisir de vendre des pneus d'hiver. Donc, ça, c'est de un.

Au-delà de ça, effectivement, il y a un aspect sécurité. Et M. Duplessis vous a mentionné que, nous, on est à l'aise parce que les concessionnaires ont à cœur la sécurité de leurs clients, et les véhicules prêtés sont munis de pneus d'hiver, chez les concessionnaires. Donc, la réponse est très précise.

**Le Président (M. Pinard):** Est-ce que c'est l'association, c'est une règle de l'association que les membres ont tous mis des pneus d'hiver sous les véhicules qu'ils prêtent aux clients?

**M. Bédard (Gérald):** M. le Président, non, ce n'est pas un règlement qu'on a à l'interne, au niveau de la corporation provinciale. Mais je vous dirais qu'en tant que concessionnaires automobiles on se doit de donner le maximum de sécurité à nos clients. Donc, je verrais mal qu'on prête une voiture à un client, demain matin, qui ne serait pas munie de pneus d'hiver dans un coin de pays où les pneus d'hiver, d'après moi, sont vraiment obligatoires. Donc, je pense que la conscience professionnelle de

chacun et l'éthique professionnelle de chaque concessionnaire les obligent à sécuriser leurs clients et à installer des pneus d'hiver sur toutes les voitures de courtoisie et les démonstrateurs qu'on prête gratuitement.

**Le Président (M. Pinard):** Ce qui m'amène à vous poser une question. C'est qu'on sait actuellement qu'il y a 90 % des véhicules routiers au Québec qui sont munis de pneus d'hiver. Avec les campagnes de sensibilisation, le taux a augmenté à 90 %. Il reste 10 %, qui est un nombre excessivement important. Si on considère qu'il y a à peu près 5 millions de véhicules, ça fait 500 000 véhicules.

Est-ce que vous croyez que nous en sommes rendus maintenant à l'étape que... Même si on continue des campagnes de sensibilisation, on va peut-être monter à 91 %, 92 %, mais ce serait surprenant qu'on atteigne le 100 %. Est-ce que vous croyez qu'on en est rendu à l'étape où, pour la protection de l'ensemble de la société, on est mieux de légiférer et de l'imposer?

**M. Béchar (Jacques):** M. le Président, compte tenu des conditions hivernales, compte tenu des conditions hivernales — et on a eu l'exemple de carambolages épouvantables, cet hiver — la réponse, c'est oui, nous croyons que nous en sommes rendus à ce stade-là, il faut protéger les automobilistes. Puis effectivement, lorsqu'on parle de 10 %, il y a 5 millions... le parc automobile.

Et, lorsqu'on dit qu'on aurait de la difficulté à contrôler ça, nous ne croyons pas parce qu'il y a une législation, il faut la respecter. La législation, c'est qu'entre telle et telle période, pneus d'hiver obligatoires. Et, si quelqu'un ne respecte pas, bien, s'il y a un policier qui l'arrête, il va payer une amende. Je ne pense pas qu'il y ait de difficulté à contrôler ces éléments-là si le législateur décidait d'aller de l'avant.

**M. Bédard (Gérald):** M. le Président, j'ai eu une expérience dernièrement, justement. La dernière grosse tempête qu'on a eue, j'ai été obligé de passer par Montréal pour m'en venir à Québec, et j'ai loué une voiture justement, puis je me suis ramassé dans des chemins relativement glissants. C'est arrivé voilà à peu près un mois, là. Et je n'avais pas de pneus d'hiver. Puis je me disais en moi-même: Comment se fait-il qu'on peut laisser du monde conduire des voitures sur la route, dans les conditions qu'on vit ici, pas de pneus d'hiver? Et puis je pense qu'il n'y a personne d'entre nous qui serait d'accord, si on le savait, à louer un véhicule pour faire un trajet entre Québec et Montréal sans pneus d'hiver.

**M. Duplessis (Guy):** De même que c'est dangereux, rouler avec des pneus d'été ou des pneus quatre saisons, parce qu'un pneu quatre saisons, dans notre langage à nous, là, on dit que c'est bon pour quatre saisons, les quatre premières; après ça, un pneu quatre saisons, ce n'est pas efficace. Puis de même que c'est dangereux de rouler avec des pneus d'été l'hiver, c'est excessivement dangereux de rouler avec des pneus d'hiver l'été, la gomme du pneu étant efficace à un certain degré de température, je crois que c'est moins 10°, moins 12°, moins 15°, là, je ne suis pas un expert. Et c'est dangereux, lorsqu'il fait au-dessus de 0°, de rouler avec des pneus... Lorsqu'il fait une température de 15 °C, c'est excessivement dangereux de rouler avec un pneu

d'hiver. C'est pire, rouler avec un pneu d'hiver dans la pluie, l'été, que de rouler avec un pneu d'été dans la neige, l'hiver.

Donc, tout à l'heure, j'entendais, là, quand je suis rentré... Si vous êtes pour légiférer sur des pneus d'hiver l'hiver, il va falloir que vous fassiez la même chose avec les pneus d'été l'été. Puis les clients, eux autres, ils ne le savent pas, ils pensent, parce qu'il reste un pouce de dents sur les pneus, que c'est très sécuritaire. Au contraire, c'est pire. La gomme devient très tendre, très molle et elle dérape aussitôt qu'il pleut, l'été.

● (12 h 10) ●

**Le Président (M. Pinard):** D'accord. M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Comme ça — bonjour — de quelle date à quelle date pour les pneus d'hiver? Jusqu'où? 15 avril? Ça, c'est une bonne question. Chez nous, des fois...

**M. Duplessis (Guy):** Je sais que, le 15 avril, dans l'Outaouais, il fait très chaud...

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Bien, oui, mais là...

**M. Duplessis (Guy):** ...puis, à Québec, il fait encore très froid.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Dans le haut de Montmagny-L'Islet aussi.

**M. Duplessis (Guy):** Pour avoir vécu aux deux places, là.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Donc, voilà la difficulté.

**Une voix:** C'est ça.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de LaFontaine.

**M. Tomassi:** Oui. Merci, M. le Président. Et bienvenue, messieurs, madame. Vous faites bien état dans votre mémoire... Seulement un sujet, la question des cinémomètres. Puis je comprends votre préoccupation et je pense que mon collègue ici l'a très bien identifiée. La problématique, pour les concessionnaires automobiles, c'est plus sur un véhicule que vous prêtez et non que vous louez, parce qu'une fois que l'auto est louée il y a un coût qui est rattaché à cette voiture de location, à mon avis. Alors, si vous pouvez... Moi, j'amène ma voiture chez mon concessionnaire, à la carrosserie, il va me prêter un véhicule, il ne me la louera pas. Quand il est loué, il y a un coût qui est rattaché à la location. Bon.

Alors, de un, je voudrais — puis c'est pour le futur, là — je voudrais que votre mémoire soit pris en considération dans le sens où est-ce qu'on peut être contre une idée parce qu'elle ne fera pas notre affaire pour un questionnement de dire: C'est un impact financier pour mes membres. Puis ça, je suis amplement d'accord avec vous puis je vous suis. Mais, quand vous dites,

dans votre mémoire, que ce n'est pas clairement établi que l'introduction du cinémomètre va faire en sorte de diminuer le nombre de décès ou de blessures, on peut seulement vous dire — puis vous inviter à la lecture de tous les mémoires qui sont déposés en commission et de toutes les études qui sont faites à travers le monde: l'application ou la mise en place de ces systèmes-là fait diminuer le nombre d'incidents de 20 % minimum, France, Angleterre, Australie, Suède, Finlande, partout dans le monde, l'introduction d'une mesure comme telle diminue. On sait que la vitesse est une des raisons principales d'accidents. Alors, vous comprenez que le moyen justifie son implantation. Mais je comprends aussi votre mesure.

Pour revenir, puis on va avoir la chance, cet après-midi, là, en fin d'après-midi, d'avoir les loueurs de véhicules lourds, à mon avis, là, il n'y a pas de parallèle. Puis tantôt vous donniez l'exemple du ticket de stationnement. Voilà trois semaines, j'ai eu un incident avec ma voiture, et la compagnie d'assurance m'a dit: Bon, bien, tu t'en vas à telle place — je pense que c'était Avis — tu vas prendre un véhicule, puis, nous, on va te... Bon. Quand je me suis présenté là, il m'a prêté ma voiture, il m'a dit: J'ai besoin de votre numéro de carte de crédit, passe la carte de crédit. Pendant le temps que j'avais mon petit véhicule de location, malheureusement j'ai eu un billet de stationnement. Ça arrive à peut-être bon grand nombre de nous. Le billet de stationnement, je ne l'ai pas payé — comme vous disiez tantôt, vous avez de la misère à charger vos billets de stationnement — mais, la semaine suivante, j'avais ramené la voiture. Le petit monsieur, là, à la location, m'a appelé, il m'a dit: M. Tomassi, vous avez eu un billet de stationnement à telle date, telle place, c'est bien de valeur, mais c'est vous qui étiez responsable de la voiture, nous allons vous le charger sur la carte de crédit que vous nous avez donnée. C'est correct, envoie-moi la preuve comme quoi tu fais le paiement «and that's it».

Alors, la problématique n'est pas quand vous louez la voiture à court terme ou à long terme, mais elle est plus sur la problématique de l'auto prêtée du concessionnaire. Puis ça, je suis amplement d'accord avec votre raisonnement. Et c'est pour ça que je vous conseille, la prochaine fois, là — parce que, là, j'ai compris que vous n'avez pas réécrit votre mémoire, parce que vous avez ressorti le mémoire de 2001, là — de mettre en parallèle, là, la conséquence et l'avantage et de prendre le système dans son ensemble avec les technologies qui sont disponibles aujourd'hui.

**Le Président (M. Pinard):** Me Béchard.

**M. Duplessis (Guy):** Un instant, parce que location à court terme présentement, il n'y en a plus dans les concessionnaires, on sort ça des concessionnaires.

**M. Tomassi:** Tant mieux.

**M. Duplessis (Guy):** Ce qu'on a, c'est des voitures de courtoisie.

**M. Tomassi:** C'est ça. C'est la...

**M. Duplessis (Guy):** La location à court terme, quand on veut louer une auto à un client, premièrement, il faut que son auto soit en réparation...

**M. Tomassi:** Bien, ce n'est pas moi qui l'ai dit.

**M. Duplessis (Guy):** ...et bien souvent c'est inclus dans le FAQ — je ne sais pas trop lequel, là.

**M. Tomassi:** Véhicule court terme, ce n'est pas moi qui l'ai dit, là, c'est monsieur qui l'a dit dans sa présentation, là. Si vous n'en avez plus, tant mieux, là. Si c'est sorti, tant mieux. C'est le prêt.

**M. Duplessis (Guy):** C'est les prêts de véhicules.

**M. Tomassi:** Puis je suis complètement d'accord avec votre raisonnement. Parfait. Il n'y a pas de problème.

**Le Président (M. Pinard):** Me Béchard, avez-vous...

**M. Béchard (Jacques):** Oui, si vous permettez un complément. Effectivement, on prend bonne note, d'après les études que vos gens de recherche ont effectuées, que l'objectif serait atteint par une réduction. Parce que c'est l'essence même des mesures qu'on discute aujourd'hui, la réduction des décès et des accidents sur les routes, ça, effectivement, on est tous d'accord avec ce principe-là.

Je vais vous donner un exemple. Vous parlez de la carte de crédit. Je siége sur un conseil canadien, parce qu'on a une corporation nationale, et j'ai écrit à mes collègues des autres provinces. J'ai reçu un texte complet, au Manitoba, où le photoradar a été introduit, et les concessionnaires ont tellement de plaintes qu'ils ont été obligés d'adopter une procédure effectivement de signature de documents légaux à chacun des clients qui passent dans la concession, avec autorisation de se payer à même la carte de crédit. C'est totalement désastreux en termes de relation avec la clientèle, et c'est ce que mes collègues des autres provinces me disent. Il n'y a personne, et particulièrement avec nos lois sur les protections des renseignements personnels, il n'y a personne qui aime donner à l'avance des autorisations de venir fouiller dans son compte de banque. Je pense qu'on peut tous être d'accord avec ce principe-là, aujourd'hui.

Donc, ce qu'on nous dit, au Manitoba, c'est que c'est totalement désastreux, ce que les concessionnaires ont été obligés de faire pour se protéger, pour récupérer les paiements des amendes à l'égard des photoradars, que ce soit à l'égard de leurs employés, des clients, etc. Donc, monsieur l'a mentionné tantôt, on a des nouvelles technologies. Les gens sont venus devant vous, cette semaine. On parle de radiofréquences avec la puce, etc. Monsieur a mentionné, M. le député, que vous pourriez exempter les concessionnaires au niveau de la puce, parce qu'on a des plaques, nous. C'est notre recommandation. C'est important, on vous le mentionne. Ces gens-là sont des entreprises qui veulent la satisfaction de leurs clients. Puis encore une fois c'est le principe fondamental qu'on ne veut pas être percepteurs de billets d'infraction pour l'État, puis je pense que c'est très légitime de vous le soumettre.

**Le Président (M. Pinard):** D'accord. M. Bédard, complément?

**M. Bédard (Gérald):** Oui, je pense que l'exposé de Jacques donne un bon aperçu. Mais, pour répondre à

M. le député, tout à l'heure, c'est que... On parlait de gazoline, tout à l'heure, puis on parlait de billets d'infraction. Et le problème qu'on a aussi, c'est que, lorsque, le client, on emprunte... quand on prête une voiture, on prend un emprunt de carte de crédit justement en cas de dommage ou quoi que ce soit, là, pour les billets d'infraction. Et puis finalement le client, lorsqu'il arrive, on ne le sait pas qu'il a eu un billet d'infraction. Donc, là, on ferme la carte selon les charges qu'on a à faire à ce moment-là, et, lorsqu'on reçoit le billet d'infraction — parce que ça peut être très longtemps après — là, légalement, on nous a dit qu'on ne pouvait pas reprendre le numéro de carte de crédit du client pour appliquer justement cette fameuse charge là. Imaginez-vous que peu importe que ce soit un billet de stationnement... Puis on en a de façon régulière, de ça, là. Parce que les clients, comme je vous disais tout à l'heure, ils ne nous disent pas: J'ai eu un billet d'infraction, puis chargez-moi-le, là. Ils attendent que, nous, on reçoive le billet, puis là on court après, puis ainsi de suite, là. Ça fait qu' imaginez-vous en plus toutes les infractions qui se causeraient au niveau du Code de la route.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Beauharnois.

● (12 h 20) ●

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue. Vous apportez un point de vue corporatiste, et c'est tout à fait correct, vous défendez vos choses.

Avant de revenir sur le cinémomètre, je veux juste finaliser toute la question — je sais que ce n'est pas l'essentiel de votre mémoire — juste la question des pneus d'hiver. Votre position, elle est claire, elle est nette. Puis juste en termes de préciser les périodes, comment est-ce qu'on établit ça? Et monsieur a établi quelque chose d'important en disant: Écoutez, les pneus d'hiver en été, c'est aussi dangereux, même plus dangereux que des pneus d'été ou quatre saisons en hiver, et tout ça. Et c'est sûr qu'il y a une problématique, là, dans l'application.

Une de mes amies me disait toujours: Au Québec, il y a deux saisons, l'été puis le reste. Mais est-ce qu'on ne pourrait pas établir que les pneus d'hiver, ça correspond à la même période que les pneus à crampons — je ne sais pas les dates exactes, là, je pense que c'est du 15 octobre au 15 mai — et que bien sûr il y a une obligation de poser tes pneus d'hiver à cette période-là mais de les enlever après ça, sous les mêmes considérations, ou, si ce n'est pas fait dans un sens ou dans l'autre, il y aura des pénalités? Et ça pourrait, je pense, rejoindre un peu tout le monde. Parce que le consensus commence à se dégager de plus en plus malgré l'avis donné il y a quelques mois par la table de la sécurité au ministre.

**Le Président (M. Pinard):** M. Bédard.

**M. Bédard (Gérald):** M. le député, je pense vous avez entièrement raison. Et puis, établir une date... les saisons sont différentes d'un endroit à l'autre. Mais je pense que M. Duplessis le mentionnait tout à l'heure, c'est là où tu as des périodes de chaleur intense et je pense que ces périodes-là, on ne les a pas avant le 1er mai ou après le 1er mai. C'est une exception quand on les a comme cette année. Donc, à partir du 1er mai ou du 15 de mai, je pense que la période où les pneus d'hiver

pourraient être tolérés jusque-là, ce ne serait pas normalement une période désastreuse, là, mais, à partir d'une certaine date, je pense qu'on pourrait établir: les pneus d'hiver, de telle période à telle période; et les pneus d'été, après cette période-là. Je pense que ce serait très facilement envisageable.

**M. Deslières:** Bon. Je reviens, M. le président, sur l'essentiel de votre mémoire. Madame, messieurs, on va se comprendre. Essentiellement, et vous le dites, vous êtes des citoyens, vous avez une conscience sociale comme nous tous, vous êtes des automobilistes, tout ça. On a un problème de société. Vous avez vu les statistiques comme moi, je ne recommencerais pas le bilan. Si la tendance se maintient, comme disait M. Derome, ça ne va pas bien au Québec, là. Alors, je pense qu'il y a des efforts soutenus à faire, une vigilance, j'appellerais ça même une vigie à faire, et que ça prend toute la panoplie, tous les acteurs, peu importe ce qu'on fait dans la société, et vous êtes directement aussi concernés.

Ce que j'ai compris, puis vous me dites si j'ai bien compris: on est d'accord pour regarder le constat. Si on fait un constat que ça n'a pas de bon sens, bien, on va prendre des actions. Vous êtes d'accord sur le principe de dire: Il faut y aller. Peut-être que le moyen, puis mes collègues l'ont dit, peut-être que le moyen qui est discuté ici n'est sans doute pas le bon, peut-être une technologie dépassée. Mais ce que je veux savoir de vous... Vous êtes d'accord pour prendre des mesures importantes, musclées pour arriver à notre objectif, c'est-à-dire d'améliorer notre bilan routier, et de façon importante, là. Et ça, ça pourrait être des moyens importants... un moyen important.

Puis, moi, je ne suis pas en désaccord avec vous, en disant: Écoutez... Parce que tua le blanc, visa le noir, là. Souvent, le législateur, dans sa réglementation, est de très bonne volonté, mais il y a des conséquences. Vous les apportez de façon très correcte. Mais le principe est là, puis on le partage. J'espère que ça va vous permettre de répondre. Et maintenant vous êtes à même... vous êtes un des acteurs. Moi, je n'en ai rien à foutre du cinémomètre si ce n'est pas la bonne technologie puis ça cause toutes sortes de problèmes. Je ne veux pas embêter le monde. Mais, je vous dis, la volonté, elle est ferme d'améliorer notre bilan routier. Il y va d'un enjeu fondamental, là.

**Le Président (M. Pinard):** Me Béchard.

**M. Béchard (Jacques):** Si je peux me permettre, M. le Président, de répondre. Effectivement, nous avons tous la même préoccupation. Et, si effectivement vos recherches démontrent que l'utilisation du photoradar...

**M. Deslières:** Ou autre.

**M. Béchard (Jacques):** Ou autre, une nouvelle technologie. On parle beaucoup de radiofréquences avec la puce. Si effectivement la meilleure technologie à l'égard de ces équipements-là et les études vous démontrent qu'il y a un impact sur la réduction des décès et des accidents, nous, on dit oui parce que c'est une question de société. Il s'agira de voir où vous installez les photoradars, etc., ça, c'est un autre débat. Nous, on dit

oui, sauf que vous connaissez notre problématique, puis on souhaite que vous l'adressiez. Voilà.

Je vais vous donner un autre exemple et je vais fermer la parenthèse rapidement parce que c'est un autre débat qu'on va faire avec la Société de l'assurance automobile. Moi, je fais de la moto, puis Gérard, on fait de la moto, puis, nous, on est des pépères sur nos motos. On a des gros «customs», puis on roule à 100, puis on regarde la nature. Puis, lorsqu'on voit les jeunes passer comme des bombes, là tu dis: Qu'est-ce qu'on fait avec ça, hein? Là, il y a des discussions au niveau de l'immatriculation puis des motocyclistes. Lorsqu'on va me dire: Écoute, y a-tu un problème avec la moto? Si je veux être avec un minimum de crédibilité, je suis obligé de dire: Oui, il y en a un problème, avec la moto. C'est d'essayer de trouver le juste équilibre entre les pépères comme moi qui regardent la nature à 100 km dans une zone de 100, puis ceux qui passent comme des bombes à 250 kilos, puis que les polices ne sont pas capables de les rattraper. C'est toute la question de l'équilibre au niveau des meilleures mesures qui doivent être prises par le législateur pour atteindre les objectifs.

**M. Deslières:** Mais, monsieur...

**Le Président (M. Pinard):** Me Béchard, excusez-moi, une parenthèse tout simplement pour vous dire...

**M. Deslières:** J'allais dire, M. le Président: Vous allez assister à une autre sortie titanesque du président quand vous aurez un préjugé contre les jeunes. Je pense que le président va y aller.

**Le Président (M. Pinard):** Tout simplement pour vous dire, Me Béchard, que je vous félicite de pratiquer ce sport que certains membres de la commission pratiquent ici. Mais je tiens à vous dire que, malheureusement pour vous, les statistiques démontrent que chez les jeunes il y a très peu de décès d'accidents, alors que, dans la couche d'âge de 45 à 60 ans, malheureusement énormément de décès et d'accidents lourds et légers, tout simplement, au niveau des motos.

Alors, M. le député de Beauharnois, nous continuons, parce qu'il reste peu de temps.

**M. Deslières:** Cette fois-ci, ça a été moins titanesque.

**M. Béchard (Jacques):** Il y en a, des problèmes, oui.

**M. Deslières:** Bien, une dernière question si vous me permettez. Je pense qu'il y a une autre activité ici. Dans le fond, là, ce qu'on cherche, on cherche à avoir des mesures efficaces, musclées pour arriver à nos objectifs de baisse considérable des décès et des accidents graves pour l'ensemble des accidents, mais nous voulons avoir des mesures, des règlements, des lois, des politiques qui vont être justes et équitables. Et on ne veut pas faire en sorte que ça cause des problèmes de ramener ça à votre industrie et à d'autres. Il y a toutes sortes d'industries qui sont reliées au transport. C'est capital, on parle de milliards de dollars. Mais il reste que, de ce côté-ci, et je pense que, mes collègues, notre volonté, elle est ferme,

il est temps que le Québec prenne en main sa sécurité routière et agisse, il le faut, oser, et nous allons oser.

**M. Bédard (Gérald):** Excusez, M. le député. Je m'excuse, mais...

**Le Président (M. Pinard):** Oui, M. Bédard.

**M. Bédard (Gérald):** ...nous, les clients, c'est plus intéressant quand ils sont vivants que quand ils sont morts. Comprenez-vous?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Deslières:** ...

**Le Président (M. Pinard):** L'intention mercantile persiste? Alors, merci infiniment. Et j'aurais aimé vous poser une question, peut-être à Mme la vice-présidente, Mme Roy: Que pensez-vous de l'utilisation du cellulaire au volant, madame?

**Mme Roy (Lise):** Vous voulez avoir mon opinion personnelle?

**Le Président (M. Pinard):** Oui, et en tant que vice-présidente de l'association également, parce qu'on n'en a pas traité, mais nous en avons traité avec tous les autres groupes. Alors, je verrais mal de vous laisser quitter ces lieux sans vous poser la question: Est-ce que vous utilisez le cellulaire au volant? Est-ce qu'on doit maintenir l'utilisation du cellulaire du volant? Et est-ce que vous jugez que le cellulaire est une source de distraction suffisamment importante pour qu'on le réglemente?

**Mme Roy (Lise):** Moi, je vais vous donner l'exemple de nous à la corporation. Pour nos employés, ce qu'on fait, c'est que les employés qui sont sur la route, on leur fournit l'équipement pour être sur un mains-libres. Alors, parfois, on fait beaucoup de route, à la corporation, on couvre la province, on passe beaucoup d'heures sur la route, et il y a des fois où on doit traiter un dossier, mais effectivement on est sur mains-libres, on n'a pas le cellulaire dans la main.

**Le Président (M. Pinard):** Les deux mains au volant.

**Mme Roy (Lise):** Les deux mains sur le volant. Alors, un exemple personnel que je connais, c'est celui-ci: chez nous, c'est fourni par la corporation pour les employés.

**Le Président (M. Pinard):** Est-ce que la corporation pense qu'on devrait maintenir l'utilisation du cellulaire en autant qu'on a les deux mains au volant?

**M. Béchard (Jacques):** Oui, effectivement, on pense que le cellulaire devrait être maintenu. Mais le système mains libres est une approche qui pourrait être intéressante parce qu'on garde les mains au volant.

**Le Président (M. Pinard):** D'accord.

**M. Béchard (Jacques):** On pense que ça pourrait être une solution intéressante.

**Le Président (M. Pinard):** M. Bédard.

**M. Bédard (Gérald):** M. le Président, je dois vous dire une chose aussi, c'est que l'ensemble des manufacturiers s'en vont vers effectivement le mains-libres dans les voitures. Donc, d'ici quelques années, je crois que le mains-libres va être disponible dans la majorité des véhicules.

**Le Président (M. Pinard):** Merci infiniment. Merci de votre présence en commission.

*(Suspension de la séance à 12 h 30)*

*(Reprise à 15 h 21)*

**Le Président (M. Pinard):** Alors, messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Nous reprenons nos travaux qui ont été suspendus pour le dîner et pour également la période des affaires courantes de l'Assemblée nationale. Alors, cet après-midi, nous allons recevoir trois groupes: d'abord, la ville de Montréal, ensuite l'École polytechnique de Montréal, et ensuite nous terminons avec le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

Alors, permettez que je vous introduise la ville de Montréal, qui est représentée aujourd'hui par Me Claude Dauphin, qui est vice-président du comité exécutif et également maire de l'arrondissement de Lachine; M. André Lavallée, qui est membre du comité exécutif, maire de l'arrondissement Rosemont—Petite Patrie — bonjour — et qui est responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif; Mme Louise Bonneau — bonjour, madame — lieutenant du Service de protection de la ville de Montréal, sécurité routière et circulation; M. Marc Blanchet — bonjour, monsieur — directeur, Transport, planification et grands projets.

Alors, vous connaissez la façon que se déroule toujours votre présentation devant une commission: 15 minutes pour livrer votre mémoire, et par la suite il y aura un échange nourri avec les collègues. Alors, M. le président.

### Ville de Montréal

**M. Dauphin (Claude):** Alors, merci beaucoup, M. le Président, membres de la commission. Également avec nous, si vous me permettez, M. le Président, en plus des personnes que vous venez d'énumérer, de mentionner, il y a M. Robert Kahle, qui, lui, est chef de division au Service des infrastructures, de l'environnement, à la Direction du transport et du réseau artériel, à la ville de Montréal, et notre ami Jacques Martineau, conseiller politique en matière de transports au sein de la ville de Montréal.

Alors, si vous me permettez, M. le Président, je vais demander à M. André Lavallée, qui est responsable de l'aménagement urbain et des transports collectifs au comité exécutif de la ville de Montréal, de débiter et je terminerai la présentation. M. Lavallée.

**M. Lavallée (André):** Bon. Mesdames et messieurs, bonjour, merci d'abord de nous donner l'occasion

de vous exprimer l'opinion de l'administration municipale sur certains aspects de la sécurité routière. Les recommandations que nous voulons vous soumettre aujourd'hui découlent d'un parti pris, d'un parti pris que nous avons choisi, je dirais, au profit des piétons et plus largement au profit du transport actif et du transport collectif. On s'est imposé le défi, à la ville de Montréal, de redéfinir le partage de l'espace urbain, de redonner à l'humain, à l'être humain, sa place centrale dans cet espace, ce qui implique, ce qui a de nombreuses conséquences, comme vous vous en doutez, sur notre gestion de la circulation.

Au cours des dernières années, la ville de Montréal a consacré des efforts importants pour non seulement préserver, mais améliorer la qualité... des citoyens et des citoyennes, de la vie en ville. Plusieurs des actions visaient plus spécifiquement les piétons, qui représentent évidemment le groupe le plus vulnérable des utilisateurs des rues en milieu urbain. La ville a notamment maintenu l'interdiction de virage à droite au feu rouge. Nous avons amorcé l'installation systématique de décomptes numériques aux feux piétons existant sur le territoire de l'ensemble de la ville. Le service de police a initié la création d'une table de concertation qui agit à l'échelle du Québec, à laquelle participent également d'autres services municipaux.

Actuellement, nous travaillons à l'élaboration d'un plan de transport qui sera déposé cette année pour étude et adoption au conseil municipal et au conseil d'agglomération de Montréal et qui aura notamment pour objectif de réduire la dépendance à l'automobile. Comment? En misant sur un usage accru, comme je l'ai mentionné tantôt, du transport en commun et des transports actifs, entre autres la marche, entre autres le vélo. Ce plan inclura, je le mentionne, notamment une charte des piétons qui, à l'instar d'un certain nombre de villes européennes, je crois, sans me tromper, pour la première fois en Amérique du Nord, aura comme préoccupation centrale la sécurité et le déplacement des piétons. Ce plan de transport visera à traduire en gestes concrets et durables notre volonté de mettre le transport collectif, le transport actif et le piéton au coeur de la gestion de la circulation et de l'aménagement des rues. Et il est évident, vous le comprendrez, que les recommandations de votre commission pourront contribuer, sinon influencer les choix que nous ferons à Montréal en ces matières.

Je voudrais rapidement aborder un certain nombre des enjeux qui préoccupent la commission, et mon collègue poursuivra, avant de conclure. Premier enjeu, je pense, qui intéresse plus particulièrement la commission, la question de la vitesse, la question de la circulation et des comportements des automobilistes. Notre propos sera très simple. Depuis quelques années en particulier, nous constatons que les voitures, les automobilistes circulent très vite et souvent un peu n'importe comment. On a vu se multiplier, ces dernières années, les comportements délinquants qui souvent traduisent non seulement un manque de civisme, mais mettent en cause la sécurité d'autres citoyens. Claude Dauphin vous entretiendra tantôt, entre autres, des gestes qui ont été faits au niveau de l'agissement des services de police, mais on veut aller plus loin et aussi travailler en termes de prévention.

Les chiffres, les statistiques, à la ville, vous le verrez dans le mémoire, sont très clairs, la vitesse excessive est l'un des facteurs aggravants des accidents à Montréal.

L'analyse des accidents entre 1996 et 2003 permet de constater que la gravité des collisions augmente évidemment sur les artères où la vitesse est plus élevée. De plus, la majorité des plaintes proviennent des quartiers où la quiétude et le sentiment de sécurité sont menacés par des conducteurs qui circulent trop rapidement dans les zones de 50 km/h.

Déjà, il y a certains arrondissements qui ont implanté des mesures pour ralentir la circulation: des dos d'âne allongés, des traverses surélevées, des stationnements à angle et saillies de trottoirs aux intersections, etc. L'efficacité de ces mesures n'est pas à démontrer. Cependant, elles sont coûteuses, et l'effet bénéfique sur la réduction de vitesse dans l'ensemble est limité et se résume trop souvent seulement aux endroits visés.

Dans cette perspective, la ville de Montréal suggère fortement l'implantation de la mesure suivante. Je vous indiquerais que ce que nous voulons envoyer, c'est un message clair, un message clair sur le territoire de la ville, à tout le moins. Nous proposons de remplacer la vitesse de 50 km/h sur l'ensemble du réseau municipal par une vitesse maximale de 40 km/h. Ce changement requiert évidemment au préalable une modification au Code de sécurité routière. Mais je tiens à porter à votre attention le fait que le ministère des Transports a déjà autorisé un arrondissement montréalais, l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, à procéder à ce changement sur l'ensemble de son territoire. On est à la veille de l'installation des nouveaux panneaux. Donc, si cela est possible et jugé pertinent dans un arrondissement, je vous suggère éventuellement que ça pourrait ne pas poser problème sur l'ensemble du territoire de la ville.

● (15 h 30) ●

Je veux vous parler maintenant d'un deuxième volet, la coordination des feux de circulation. Nous pensons que la réduction de la vitesse passe aussi par l'utilisation de la coordination des feux de circulation. Cette mesure a aussi l'avantage de réduire l'émission des gaz à effet de serre et de contribuer à l'objectif d'atteinte sur le plan environnemental. En 2006, la ville est déjà en mesure de mettre en place de nouveaux plans de coordination de feux dans 800 carrefours sur son territoire. Ces travaux sont rendus possibles grâce à une aide financière des deux gouvernements supérieurs. Et aujourd'hui ce qu'on aimerait vous suggérer, c'est qu'il serait important que ce programme soit reconduit dans les années subséquentes de manière à ce que l'ensemble des secteurs de l'agglomération puissent en profiter. L'absence d'une telle aide financière rendrait difficile pour la ville de poursuivre avec la même efficacité l'implantation du programme.

Je vous parlerai maintenant de la concertation. Entre 1989 et 1994, la ville de Montréal a réussi à provoquer une diminution de 24 % des accidents piétons sur son territoire. Ce gain avait été rendu possible par la mise en oeuvre de programmes d'amélioration de la sécurité des piétons notamment aux abords des écoles, des parcs et des institutions, par l'introduction de la flèche lumineuse et par l'implantation de nouveaux paramètres de design pour les feux de circulation. Nous sommes très intimement convaincus qu'il est de notre intérêt à tous de poursuivre cette concertation et d'investir dans des programmes conjoints. Nous croyons que c'est l'ensemble de notre société qui bénéficie des retombées sociales et financières de l'amélioration du bilan routier.

C'est simple à démontrer que la diminution du nombre de personnes blessées hospitalisées et de tout ce qui s'ensuit pour une seule personne blessée génère des économies ou à l'inverse génère des coûts importants non seulement pour la ville, mais d'abord pour l'État, au niveau de la santé notamment. Donc, les programmes dont je vous parle étaient des programmes légers, peu coûteux, efficaces, qu'on ne peut pas conduire seuls, il nous faut une concertation, une collaboration gouvernementale, notamment avec le ministère du Transport, avec la SAAQ, etc. Ces programmes... l'exemple dont je vous parlais tantôt, en 1994, a coûté 115 000 \$ et a généré, selon notre analyse, des économies en coûts sociaux de 1,3 million de dollars.

Le mémoire aborde plusieurs autres questions, notamment un bureau municipal de la sécurité routière. Il contient des commentaires et des recommandations sur les motocyclettes, également sur la conduite hivernale. Mais je vais, avec votre permission, céder la parole à mon collègue, Claude Dauphin, qui vous entretiendra particulièrement de l'action policière et de la question dont on entend beaucoup parler ces jours-ci, du cellulaire au volant. Par la suite, il me fera plaisir, avec M. Dauphin, de répondre à vos questions.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. Lavallée. M. Dauphin.

**M. Dauphin (Claude):** Alors, merci beaucoup. André. Alors, effectivement, comme M. Lavallée y faisait référence tantôt, nous ne sommes pas peu fiers, là, du cheminement du plan de transport de la ville de Montréal que nous sommes en train d'élaborer, centré sur le citoyen, avec une importance évidemment, comme on l'a mentionné tantôt, au niveau du piéton.

Alors, effectivement, comme responsables aussi de la sécurité publique à l'agglomération montréalaise, nous avons, au 31 janvier 2006 — quand je dis « nous avons », avec le service policier de la ville de Montréal — procédé à l'embauche de 133 nouveaux policiers dédiés expressément à la sécurité routière et la circulation. M. le Président, c'était la première fois depuis 1996 que nous embauchions des nouveaux policiers, à part évidemment l'attrition, là, qui se faisait. Alors, nous étions 4 200 policiers à Montréal, nous sommes maintenant 4 333 policiers. Pourquoi est-ce que nous avons fait ça? C'est que nous avons réalisé autant dans le cadre du Sommet de Montréal, autant dans le cadre de la dernière campagne électorale municipale à Montréal, je dirais que quatre maisons sur cinq dans du porte-à-porte — puis Dieu sait que vous savez ce que je veux dire par du porte-à-porte — les gens nous disaient que la priorité devait être la sécurité: sécurité routière, sécurité dans nos rues, sécurité pour nos piétons qui ont de la difficulté à traverser. Bien souvent, il y a des traverses piétonnes, les automobilistes ne les respectent pas. Alors, c'est la raison pour laquelle nous avons procédé à l'embauche de ces 133 nouveaux policiers à temps plein, pour aider nos postes de quartier montréalais, les 35 postes, à procéder à la sécurité routière, dis-je, et la circulation.

Quelques chiffres — nous voulons évidemment améliorer notre bilan routier — en 2001, il y a eu, soit décès ou blessés graves, 161 piétons soit décédés ou blessés gravement; en 2004, 216. Alors, vous voyez qu'il y avait

eu une aggravation au niveau des blessés graves et des décès. Même chose, M. le Président, au niveau des cyclistes: en 2001, il y a eu 42 cyclistes à Montréal soit blessés graves ou décédés; en 2004, le chiffre avait grimpé à 60. Concernant les collisions d'autos: 565, en 2001; et 716, en 2004.

Constats d'infraction, plusieurs nous ont dit: Vous embauchez des nouveaux policiers effectivement parce que ça rapporte beaucoup à la ville de Montréal, vous allez émettre des contraventions. Juste à titre indicatif, en 1988 la police de Montréal avait émis pour 1 million de constats d'infraction, et en 2004 ce chiffre avait descendu à 307 000. Comme j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs médias lorsque nous avons effectivement annoncé l'embauche de ces 133 nouveaux policiers, si une taxe évidemment est obligatoire, vous êtes obligés de contribuer, de payer cette taxe-là, mais, au niveau des constats d'infraction, si vous respectez la réglementation, si vous respectez le Code de la sécurité routière, vous n'en payez pas, de taxe.

Alors, on mise sur les 3E en anglais, comme disent les anglophones, là: Éducation, «education», hein, le public; «engineering», l'ingénierie; et même chose au niveau de l'«enforcement», c'est-à-dire la répression. Alors, les objectifs étaient les suivants: sauver des vies en modifiant le comportement des usagers; deuxièmement, améliorer le sentiment de sécurité de nos citoyens; aussi favoriser la fluidité du réseau artériel par la cohabitation harmonieuse de tous les modes de transport.

Alors, en 2006, nos policiers vont s'attarder, dis-je, à trois priorités: la première, le respect des limites de vitesse; la deuxième, le respect des voies réservées — et Dieu sait que c'est important pour le transport en commun, le respect des voies réservées; et enfin le respect de la signalisation aux intersections.

Cinémomètre, maintenant, photographique. On sait qu'avant nous la Fédération des policiers municipaux sont venus devant vous, je pense, pour vous dire qu'ils étaient contre les cinémomètres. Nous, à la ville de Montréal, ce que nous souhaiterions, c'est que nous puissions peut-être faire un projet pilote avec le cinémomètre. Lorsque nous avons annoncé la réfection, la modernisation de la rue Notre-Dame, dans l'est de Montréal, avec le premier ministre du Québec et le maire de Montréal, il a été dit à ce moment-là que nous pourrions faire du boulevard Notre-Dame un projet pilote avec l'utilisation du cinémomètre, et évidemment c'est le gouvernement du Québec qui décidera.

Concernant le téléphone cellulaire, effectivement nous sommes d'avis que, tout comme toute autre distraction, nous sommes prêts à appuyer le gouvernement du Québec s'il veut aller dans ce sens pour interdire le téléphone cellulaire au volant. Je me souviens, moi, il y a quelques années, je voyais même des gens conduire en regardant la télévision, conduisant avec des petites télévisions portatives. Alors, on voit souvent en fait plusieurs véhicules où les personnes effectivement sont sur le téléphone cellulaire.

Moi-même, M. le Président, j'ai vécu une expérience malheureuse il y a plusieurs années. En revenant de l'Assemblée nationale et me dirigeant vers Trois-Rivières, j'ai eu un accident sur la 40, à la hauteur de Batiscan, et malheureusement j'étais au téléphone. Alors, j'étais au téléphone, concentré sur ma conversation,

il y avait un chevreuil en plein milieu de la chaussée puis j'ai rentré dedans, je ne l'ai pas vu. Alors, je suis sorti bien vivant de ça, comme vous pouvez le voir. Mais juste pour vous dire que tout élément de distraction effectivement est extrêmement insécure non seulement pour l'automobiliste qui conduit, mais pour les tierces personnes qui peuvent se retrouver alentour. Donc, comme je le mentionnais, Montréal est favorable au contrôle sur l'utilisation du téléphone cellulaire et Montréal offre sa collaboration auprès des instances de l'Assemblée nationale et du gouvernement du Québec si le gouvernement veut légiférer en ce sens.

Je termine maintenant, puisque le temps imparti s'achève. Concernant les conditions hivernales, si effectivement il y a 90 % des automobilistes qui utilisent des pneus d'hiver l'hiver, alors, s'il y en a un 10 % qui à notre avis se promènent avec des quatre-saisons et ça peut être dangereux au niveau, là, de notre société, nous sommes prêts également à appuyer le gouvernement du Québec, son Assemblée nationale si elle veut légiférer pour obliger 100 % des automobilistes plutôt que 90 %. On sait que, selon les études, c'est 90 % qui ont des pneus d'hiver; Montréal, c'est à peu près la même chose, 87 %. Alors, nous sommes prêts à appuyer toute mesure législative à l'effet de rendre ça impératif, les pneus d'hiver, dans notre société québécoise hivernale.

Alors, M. le Président, en terminant, merci beaucoup de votre bonne attention. Et, comme je mentionnais mon collègue André Lavallée, nous sommes prêts à répondre à vos questions au mieux de nos connaissances et nous sommes appuyés d'experts qui à la limite peuvent agir à titre supplétif. Merci, M. le Président.

● (15 h 40) ●

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci. Merci. Et immédiatement nous allons procéder à l'échange en invitant le vice-président de la commission, le député de LaFontaine.

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. Bienvenue à vous tous ici, en commission parlementaire. Je ne ferai pas grand état de votre position sur les cinémomètres parce que je pense que notre position se rejoint à plusieurs égards. Peut-être une question à madame sur la position de vos policiers, non pas de la haute direction, mais de vos policiers face à l'implantation de ces cinémomètres.

Et ma deuxième question pour M. Dauphin ou M. Lavallée. Quand vous parlez de téléphones cellulaires et de votre volonté à suivre le gouvernement dans une mesure ou dans les pistes de solution qu'on entrevoit, actuellement, vous avez, sur l'île de Montréal, on va dire, deux corps de métier qui sont de votre juridiction, les chauffeurs de taxi et les chauffeurs d'autobus. On voit constamment des chauffeurs de taxi et des chauffeurs d'autobus de la STM — dont vous étiez président, M. Dauphin, jusqu'à tout récemment — ayant un téléphone cellulaire à leur oreille pendant qu'ils travaillent, peut-être pas quand il y a des passagers, mais quand un autobus est de transfert d'un point a à un point b.

Alors, je voudrais savoir de votre part si vous êtes en faveur de peut-être une restriction de l'usage du téléphone cellulaire. Parce que vous faites mention que c'est dangereux, ça porte à distraction, et autre. Pourquoi ne pas commencer parmi vos propres employés, où est-ce

que, vous, vous avez un droit de regard? Les taxis, là, avec le Bureau du taxi, ils ont leurs propres règles et ils peuvent imposer une décision aux chauffeurs de taxi et aux chauffeurs d'autobus — parce que c'est quand même vos employés, là — leur interdisant l'usage de leurs téléphones cellulaires quand ils sont au volant d'un autobus.

**Le Président (M. Pinard):** M. Dauphin? Mme Bonneau?

**M. Dauphin (Claude):** Alors, merci, M. le vice-président, pour vos questions. Avant de laisser la parole à Mme Bonneau, je tiens à vous dire que, lorsque nous avons confectionné notre mémoire, évidemment ça s'est fait de concert avec le Service de police de Montréal et également le Service transport, infrastructures et environnement. Alors, je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose là-dessus, mais ils ont été évidemment consultés avant que nous confectionnions notre mémoire.

**Mme Bonneau (Louise):** En matière de cinémomètre photographique, ce qu'il faut comprendre, c'est que le cinémomètre ne remplacera pas et n'éliminera pas non plus le travail conventionnel et traditionnel qui est exercé par les policiers sur la route. Le cinémomètre photographique, c'est un outil supplémentaire qui vient renforcer le contrôle là où ce sera difficile, où c'est difficile de le faire d'une façon sécuritaire autant pour l'usager de la route que pour le policier qui fait une intervention.

Alors, en milieu urbain, il y a plusieurs endroits où est-ce qu'on considère qu'il existe des zones accidentogènes qu'on ne peut pas travailler de façon conventionnelle. Alors, la présence d'un cinémomètre vient renforcer le contrôle et aura un impact positif sur le comportement parce que c'est la certitude de la peine qui va faire en sorte de modifier les comportements. Alors, les policiers évidemment qui travaillent en sécurité routière conçoivent très bien l'apport du cinémomètre photographique. Donc, ça fait partie des mesures et des outils qu'on doit se donner pour améliorer le bilan routier.

**M. Tomassi:** ...les cellulaires.

**M. Dauphin (Claude):** Alors, concernant autobus et taxis, — vous me permettez, je vais laisser la parole à M. Lavallée ensuite — au niveau de la Société de transport de Montréal, évidemment il y a des directives qui sont données aux chauffeurs d'autobus de ne pas utiliser le téléphone cellulaire. Je suis d'accord avec vous que, dans la vraie vie, on en voit souvent avec des téléphones cellulaires, soit mains libres ou autre. Cependant, lorsqu'il y a un changement dans leur route, dans leur tracé, dans leur trajet, à cause qu'on n'est pas encore équipés, là, d'un système perfectionné en termes informatiques, on les rejoint très souvent par le moyen d'une pagette ou d'un cellulaire pour leur dire que le trajet a été changé soit par une manifestation ou autre chose. Mais je suis d'accord avec vous que la directive n'est pas nécessairement toujours suivie dans la vraie vie, même si des directives il y a.

Concernant les chauffeurs de taxi maintenant, je vais demander à M. Lavallée d'élaborer là-dessus, avec le Bureau de taxi. Ou M. Blanchet...

**M. Lavallée (André):** Si vous permettez, juste 30 secondes. Je voulais peut-être... J'entends la préoccupation exprimée par le député — je vais y revenir — par le vice-président. Je voulais aussi, compte tenu du temps, là, sur la question du cellulaire, le prendre par un autre angle, si vous permettez. On peut s'assurer davantage que soit respectée, comme M. Dauphin l'expliquait, la consigne au niveau des chauffeurs d'autobus. Au niveau des taxis, il n'y a pas de règle autre que le Code de la sécurité routière qui encadre leur travail.

Mais je voudrais, avec votre permission, placer le débat dans une autre perspective. Selon les informations dont on dispose du Service de police, en 2005, par exemple, il y a eu 4 542 personnes qui ont été victimes d'une collision sur l'île. Selon les données qu'on est capables d'extraire des informations fournies par le Service de police, il y a 43 % des victimes qui ont subi l'inattention ou la distraction des conducteurs. C'est un chiffre important.

**Le Président (M. Pinard):** Ce serait l'inattention dans 43 % des accidents...

**M. Lavallée (André):** Absolument, est lié à l'inattention. On a tenté de faire certaines comparaisons. Et je ne suis pas en mesure de vous donner des chiffres, mais l'hypothèse qu'on fait, c'est notamment que c'est beaucoup plus important que l'alcool au volant, par exemple. Donc, il s'est induit des comportements nouveaux, et ça, au-delà des données et de la science. Je pense que vous tous avez été sans doute en mesure d'observer que, depuis quelques années, les gens brûlent les feux rouges, font des virages en U en plein milieu de boulevards. J'ai vu un autobus scolaire traverser sur un feu rouge. Puis, le jour où j'ai vu un autobus scolaire traverser sur un feu rouge, je me suis dit: Nous avons un problème collectif.

L'opération policière visait à refréner, à réprimer certains comportements, mais de façon générale il s'est développé de nouvelles attitudes. Et l'une des conséquences qu'on observe, c'est que 43 % des victimes d'accidents le sont suite à une inattention ou une distraction du conducteur. Je ne serai pas en mesure, M. le Président, de vous faire la démonstration que tout ça n'est lié qu'au téléphone cellulaire, mais il y a dans notre société... On parle de plus en plus souvent d'un principe de précaution où on doit mettre toutes les chances de notre côté. Et, dans le cas de la sécurité urbaine, dans la sécurité dans les rues de Montréal, je vous signale que la moitié des victimes sont généralement des piétons et des cyclistes. Donc, mettre les chances de notre côté, c'est appliquer un principe de précaution.

C'est ce qui a fait évoluer de notre position vers celle que M. Dauphin vous a explicitée tantôt. C'est-à-dire, même si on n'est pas capables d'en faire la démonstration absolue, le cellulaire est sans doute parmi les causes. Et ça, la population le reconnaît. Il y a des sondages qui démontrent qu'au-delà de 80 % de la population serait plutôt d'avis qu'il faut interdire le cellulaire. Puis c'est sans doute souvent suite à des expériences personnelles comme celle que vous relatait mon collègue tantôt.

**Le Président (M. Pinard):** Ça, je peux vous le confirmer avec...

**M. Lavallée (André):** Mais je n'ose pas le demander à l'ensemble des membres de la commission.

**Le Président (M. Pinard):** ...avec la consultation que la commission faite, effectivement je peux vous mentionner qu'il y a un fort taux de participants qui condamnent l'utilisation du cellulaire. Ce qui m'amène à l'autre question: Selon vous, est-ce qu'on devrait légiférer sur l'ensemble du sans-fil ou si vous faites une distinction entre le mains-libres et le cellulaire comme tel?

**M. Dauphin (Claude):** Je sais que, dans notre mémoire, nous n'en faisons pas, de distinction.

**Le Président (M. Pinard):** C'est pour ça qu'on vous pose la question.

● (15 h 50) ●

**M. Dauphin (Claude):** Si effectivement on parle de concentration diminuée, mains-libres ou pas, notre concentration est diminuée. Alors, nous, nous ne faisons pas de distinction entre le mains-libres ou pas. Nous souhaiterions que le législateur québécois légifère, mains-libres ou pas, dans cette direction-là.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Merci, M. le Président. Vous parlez de baisser la limite de 50 km/h à 40 km/h, mais est-ce que dans le moment vos policiers font respecter le 50 km/h?

**M. Lavallée (André):** M. Dauphin, tantôt, a fait valoir aux membres de la commission la décision qui a été prise par l'administration municipale de procéder à l'embauche de 133 policiers à qui le mandat... Le seul mandat qui leur a été confié pour l'essentiel, c'est de faire appliquer les consignes routières sur le territoire. C'est une décision récente, c'est une décision qui est maintenant mise en oeuvre. Les policiers qui ont été embauchés ont été répartis sur l'ensemble du territoire. Ils interviennent par escouades, en changeant très régulièrement de place. Ce n'est pas un piège où les gens procèdent, donc. Et le directeur du Service de police aura bientôt l'occasion, à la Commission de sécurité publique de la ville, de faire valoir les résultats. Il semble que les constats sont à la fois alarmants ou rassurants, dépendamment si on se place avant ou après le début de l'opération.

Le Service de police par ailleurs a émis, sur l'année 2005 seulement, 56 132 constats d'infraction pour excès de vitesse. Donc, la mesure que nous avons prise à l'automne vise à augmenter non pas l'émission de constats d'infraction, mais l'application de la règle. Par ailleurs, comme je vous l'indiquais tantôt, certains arrondissements, Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce pour le nommer, ont déjà convaincu, à la pièce, si vous voulez, le ministère des Transports de donner suite à l'application. Ce que nous vous proposons, c'est de généraliser cette possibilité-là.

Il y a deux façons d'induire de nouveaux comportements chez les citoyens. Il y a l'application stricte de la règle, mais il y a aussi, derrière l'ensemble des mesures que nous vous soumettons, la volonté d'envoyer un message clair et englobant alors pour changer le paradigme, pour que les gens apprennent de nouveaux comportements.

**Le Président (M. Pinard):** M. Dauphin.

**M. Dauphin (Claude):** Si vous me permettez, dans la même foulée que M. Lavallée, ne serait-ce qu'une présence accrue de nos policiers et policières — vous le savez tous, on est tous comme ça, hein — a une incidence sur le comportement humain. On le vit tous, sur la 20, lorsqu'on revient, là, de l'Assemblée nationale, si on voit des policiers, des voitures d'auto-patrouille, normalement ça affecte notre comportement. Alors, le fait d'avoir 133 policiers et policières sur le territoire de l'île, additionnels — je ne dis pas qu'on n'en avait pas avant, mais on n'en avait peut-être pas suffisamment — le fait d'avoir additionné, ajouté 133 policiers et policières, déjà le directeur du Service de police, M. Delorme, nous dit qu'effectivement ça affecte beaucoup le comportement. Et, comme M. Lavallée l'a dit, là, dans les prochains mois on sera en mesure de faire un état de la situation, où est-ce que nous en sommes rendus avec l'embauche de ces 133 nouveaux policiers et policières là.

**Le Président (M. Pinard):** Rapidement, M. le député.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Oui. Est-ce qu'il y a eu campagne de sensibilisation pour voir si la population serait d'avis de baisser le 50 km à 40 km? Est-ce qu'il y a eu de la sensibilisation?

**M. Dauphin (Claude):** Veux-tu y aller, André, ou... Je vais commencer. À la fin des années quatre-vingt-dix, il y a eu un projet pilote dans trois districts de l'ancien Montréal, avec une application comme ça de 40. Et puis ils ont fait faire un sondage parmi plusieurs milliers de personnes de ces trois districts-là, et plus de 80 % — vous allez me dire que le chiffre 80 sort souvent dans notre présentation — plus de 80 % des gens souhaitaient qu'une mesure comme ça soit permanente, devienne permanente.

**M. Lavallée (André):** Dans le cas de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, le maire de l'arrondissement, hier, nous disait: Ils sont sur le point de procéder, c'est très bien accueilli. Dans certains secteurs où la densité de circulation est encore plus importante, le Plateau—Mont-Royal, par exemple, il y a des gens qui nous faisaient valoir, hier, à l'occasion du conseil, qu'il faudrait diminuer à 30 km/h. Ce que nous vous proposons, c'est une mesure générale de 40. Et évidemment le 30 km/h applicable dans les zones scolaires et des zones particulières demeure.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de La Prairie.

**M. Dubuc:** Merci, M. le Président. Je tiens à vous féliciter. Moi, l'idée d'avoir 133 policiers, il y a des coûts, mais c'est sûr qu'il y a un avantage. Puis, à un moment donné, comme vous disiez si bien tantôt, quand on voit beaucoup de policiers, bien ça nous amène à être plus prudent puis à être plus attentif.

J'aimerais revenir un peu sur le téléphone cellulaire. Bon, c'est sûr, depuis une semaine, on parle du téléphone cellulaire. On est toujours ici pour protéger puis essayer de baisser un peu les accidents qu'il peut y avoir. On parlait que 43 % des accidents causés par une

négligence, peu importe que ce soient les cellulaires. Ça peut être aussi bien quelqu'un qui écoute la radio, fumer une cigarette, manger un fruit, regarder son ami aux côtés, peu importe. Il y aurait-ils possibilité... Parce que ça, ce n'est pas facile de trouver une solution. La solution n'est pas facile, là. À un moment donné, on le sait, on est tous bien au courant de tout ça, que les cellulaires, c'est bien important pour les utilisateurs, puis sur la route, puis on est vite, puis les compagnies, puis les présidents de compagnies. Ce n'est pas facile de trouver une solution. Qu'est-ce que c'est qui est important, c'est de trouver une solution pour baisser les accidents, les blessés ou les décès.

À ce moment-là, il y aurait-il le côté aussi de regarder la prévention? Moi, je dis qu'il y a peut-être aussi le côté prévention, donner des cours de prévention, qui n'est pas facile, parce qu'on dit toujours: Il n'y a pas rien que les cellulaires, c'est causé par d'autres. C'est-à-dire faisable ou ça peut-à se faire? Y a-tu une façon de le faire pour donner des cours de prévention pour que les gens soient à l'écoute? De quelle façon vous le voyez?

**M. Dauphin (Claude):** Prévention, M. le député, et également des bonnes campagnes de sensibilisation, comme on le mentionne dans notre mémoire, avec la Société d'assurance automobile du Québec, avec d'autres intervenants importants comme ça, pour sensibiliser nos concitoyens et concitoyennes.

M. Lavallée y faisait référence tantôt, il n'y a pas tellement longtemps, la moitié des automobilistes ne portaient pas la ceinture. Là, aujourd'hui, je pense qu'à 99,9 les gens portent la ceinture. L'alcool au volant, quand j'étais jeune, moi, ce n'était pas comme aujourd'hui, hein? Alors là, aujourd'hui, je pense, c'est une minorité, hein, qui conduisent leur voiture avec les facultés affaiblies. Alors, je pense, ce serait la même chose éventuellement avec le cellulaire.

C'est sûr que ce ne serait pas facile parce qu'il ne peut pas y avoir des policiers et des policières à chaque coin de rue, vous avez raison là-dessus. Mais je pense qu'avec des bonnes campagnes de sensibilisation... Si vous avez un appel important à faire, il s'agit de s'arrêter, d'aller sur le bord du chemin ou dans une entrée, peu importe. Alors, éventuellement, surtout si... Effectivement, les études sont probantes, hein, le démontrent qu'avec une distraction, que ce soit le GPS ou que ce soit le téléphone cellulaire, il est prouvé qu'effectivement c'est dangereux soit pour soi ou soit pour autrui. Alors, c'est pour ça qu'on prend position, là, clairement, aujourd'hui, comme ville, hein, avec près de 2 millions de personnes, qu'on souhaiterait que le téléphone cellulaire soit prohibé au volant.

**Le Président (M. Pinard):** Complément, M. Lavallée?

**M. Lavallée (André):** Merci, M. le Président. C'est certain, M. le député, que la proposition qu'on vous fait fait appel à un changement de comportement. Nous sommes convaincus qu'un seul accident, un seul blessé ou une seule personne tuée — puis je suis convaincu que c'est un sentiment qui est partagé par les membres de la commission — si ça peut être évité, ça doit être évité. Les conséquences pour les personnes en termes de...

quand on parle de blessures, par exemple, il y a des gens qui vivent toute leur vie avec le traumatisme subi lors d'un accident, les conséquences de coûts, etc., je n'ai pas besoin de faire de démonstration là-dessus.

L'idée générale, la piste que je vous suggère d'envisager de suivre est la suivante: il faut envoyer un message clair. Il y a plein de comportements qui se sont accumulés, mais, depuis quelques années, le verre a débordé, et de plus en plus de citoyens reconnaissent d'eux-mêmes que le cellulaire fait partie de ces comportements qui font déborder le verre, qui renforcent le sentiment que, dans une auto, on est invulnérable et qu'on n'a pas à se préoccuper de l'environnement extérieur. Quand on est au cellulaire, on est préoccupé de notre environnement intérieur, là, dans le cerveau, on ne se préoccupe plus de ce qui se passe autour, il y a une carrosserie qui nous protège.

Vous le savez, je pense, c'est dans les documents de la commission, qu'on nous indique qu'il y a une cinquantaine de pays qui ont, à un niveau ou un autre — on ne parle pas, dans tous les cas, d'interdiction mais à un niveau ou un autre — qui ont légiféré sur l'utilisation du cellulaire au volant. L'État de New York l'interdit complètement, la France, la Grande-Bretagne, d'autres vont dans le même sens. Je pense qu'il y a une reconnaissance des comportements qui se sont établis. Et il y a une volonté, en ce qui nous concerne, dans un contexte plus large, de dire: Est-ce que, dans une ville comme Montréal, on peut aussi changer l'utilisation? Transport collectif, etc. Ça fait partie d'un ensemble. Les mesures à la pièce ne seront pas toujours satisfaisantes dans chacun des cas, mais c'est le comportement général qu'on veut changer.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. Je permettrai une question très, très rapide au député de Portneuf. Le temps imparti est déjà dépassé.

● (16 heures) ●

**M. Soucy:** Merci, M. le Président. Donc, j'irai rapidement et en vrac. Alors, première question: Comment on explique que les constats d'infraction soient passés, en 1988, de 1 million à 300 000?

Ensuite, si vous favorisez les pneus d'hiver, ça prendrait une loi aussi pour les pneus d'été. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Et puis, si vous êtes même contre le mains-libres, ça veut dire qu'on est contre la conversation entre deux personnes dans une voiture. Parce que peser sur le bouton de la radio ou peser sur le bouton du téléphone pour le mettre en action pour répondre, il me semble que parler... Je ne sais pas, là, j'ai un problème avec ça. Alors, vos explications.

**M. Dauphin (Claude):** Si vous me permettez, au niveau des constats d'infraction, effectivement j'ai mentionné qu'en 1988 nous en avions émis, le Service de police de la CUM d'alors en avait émis plus de 1 million. Alors, au fil des ans, évidemment ce qui est arrivé, ce que j'en comprends — puis Mme Bonneau pourra en ajouter — c'est que probablement que les priorités ont changé à un moment donné. Est-ce que la priorité était sur la sécurité routière, sur la circulation? Alors, dans la fin des années quatre-vingt, sûrement qu'il y avait des équipes, là, qui étaient sur la circulation, il y avait

plus d'émission de constats d'infraction, et, avec les ans, là, les priorités ont changé. Là, on vous a dit que, pour 2005-2006, la priorité est redevenue la sécurité routière et la circulation. Alors, selon moi, c'est que les priorités avaient peut-être changé. Les effectifs aussi, hein? Je vous disais tantôt que, depuis 1996, c'est la première fois qu'on embauche des nouveaux policiers et des nouvelles policières, dans un premier temps.

Concernant les pneus d'hiver, si, effectivement, il y en a 90 % qui en ont l'hiver, maintenant l'autre 10 %... On sait que les quatre-saisons... sans être un expert, là, on me dit que les quatre-saisons, la première année, ça peut être assez efficace, mais, la deuxième année, les quatre-saisons, c'est comme si vous aviez des pneus d'été sur la glace ou sur la neige. Alors, nous, on dit: Si 90 % acceptent de mettre des pneus d'hiver, pourquoi pas, là, l'autre 10 %? Maintenant, je ne suis pas un expert. Est-ce que, l'été, il faudrait exiger des pneus d'été? Je ne penserais pas. Je pense, ce serait plutôt au niveau de la sécurité, strictement au niveau des conditions hivernales, ce qui fait l'objet, là, de la commission d'aujourd'hui.

Et, en terminant, concernant les mains-libres, le cellulaire, moi, ce que j'en pense, c'est que tout est une question notamment de concentration. Alors, c'est sûr qu'ouvrir le radio, peser sur un bouton, il y a une fraction de seconde où vous perdez votre concentration. Mais, si vous êtes au volant et vous parlez avec peu importe, là, pendant plusieurs minutes, la concentration évidemment est atténuée à ce moment-là. Comme je le mentionnais tantôt, moi, je l'ai vécu personnellement et puis effectivement, là, malheureusement, je n'étais pas concentré sur la route, j'étais concentré sur ce que j'avais à répondre aux questions de mon interlocuteur. Mme Bonneau.

**Le Président (M. Pinard):** Vous avez quelque chose à ajouter?

**Mme Bonneau (Louise):** Juste pour renchérir, notamment en matière de constats d'infraction, le Service de police a connu une réorganisation majeure à la fin des années quatre-vingt-dix, et il y a eu une augmentation incroyable du nombre d'appels. Alors, cette réorganisation, on a dû répondre aux besoins des citoyens, la réponse aux appels. On a connu aussi des nouveaux phénomènes au niveau de la criminalité auxquels on a dû s'attarder, l'apparition des gangs de rue. Vous avez entendu parler aussi de la création des escouades mixtes pour la lutte à la drogue et toute cette nouvelle forme de criminalité aussi qu'on a dû s'attarder.

Alors, M. Delorme a récemment justement réitéré le message de renforcer la sécurité routière pour ramener justement la sécurité routière au coeur des préoccupations, et c'est une façon aussi de venir combattre les phénomènes criminels par cette présence policière là.

**Le Président (M. Pinard):** Avant de céder la parole au député de Beauharnois et à l'opposition, est-ce que vous faites un parallèle entre la diminution du nombre de billets d'infraction et l'accroissement sensible du nombre de collisions sur le territoire de l'île?

**Mme Bonneau (Louise):** C'est clair que le travail qui est fait en matière, je vous dirais, de contrôle a une incidence sur le bilan routier. Le contrôle, c'est

une façon, c'est un des moyens qui est utilisé pour modifier les comportements. Alors, je pense que, d'année en année, on a quand même amélioré le bilan routier. Il y a des gains qui sont faits à certains égards, si on parle notamment en matière de décès. Par contre, il y a une stagnation au niveau des blessés graves. Donc, c'est difficile de faire un lien direct sur tous les impacts parce que la sécurité routière, c'est multidimensionnel. Sauf que c'est clair que le contrôle, c'est un des moyens de changer les comportements et dont l'objectif est d'améliorer le bilan routier.

**Le Président (M. Pinard):** Maintenant, avant de reconnaître le député de Beauharnois, je tiens à vous aviser qu'on s'attend, dans quelques instants, à recevoir, par le biais de nos cloches célèbres à cette bâtisse, un avis pour se rendre au salon bleu. Nous aurons une série de votes à effectuer. Donc, je vais vous demander de patienter, à ce moment-là, pour que la commission puisse terminer l'échange avec vous. Alors, M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. J'ai une série de questions. Je sais que mes collègues aussi ont plusieurs questions à vous poser. C'est fort intéressant. Puis d'abord coup de chapeau à la ville de Montréal et à son Service de police d'avoir engagé 130 policiers, tout ça.

Je fais référence aux propos de M. Dauphin, tout à l'heure, qui nous disait que... il avait utilisé l'expression «porte-à-porte au cours des campagnes» et que les gens, les citoyens et citoyennes, avaient identifié comme problématique majeure, au-delà, si j'ai bien compris, là — puis je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit — au-delà de la violence, des gangs de rues, de la propreté, des nids-de-poule, de la sécurité publique sous d'autres aspects, la sécurité routière comme élément essentiel. On dit: On veut une intervention, là, importante, musclée, financière, ressources humaines, etc., sur ça. Vous pouvez reconfirmer ça, M. Dauphin? C'était vraiment... Donc, le propos de la commission est d'autant plus bonifié si...

**M. Dauphin (Claude):** Oui. Sans évidemment négliger ce que vous mentionnez, là. Les gangs de rues, puis tout ça, c'est également des priorités. Sauf que le citoyen, la citoyenne effectivement, de manière largement majoritaire, nous identifiait effectivement la sécurité routière.

**M. Lavallée (André):** Si vous me permettez d'ajouter. J'ai été élu dans l'arrondissement Rosemont—Petite-Patrie. C'est 130 000 personnes de population, 100 000 électeurs, c'est le troisième arrondissement le plus peuplé de Montréal. Les gens me parlaient de ça partout, sur la rue Bélanger, sur la rue Christophe-Colomb, Papineau, Papineau-Beaubien. À l'intersection Saint-Michel—Rosemont, la brigadière scolaire, au coin de la rue, m'a personnellement dit: Écoutez, ça fait quatre fois que je suis heurtée par des véhicules automobiles que je tente d'empêcher de tourner à droite alors qu'il y a des enfants sur la traverse scolaire.

**M. Dauphin (Claude):** Et puis, si vous me permettez aussi, M. le député, on y a fait un peu référence

tantôt, sommes-nous distincts, au Québec, à ce point pour ne pas, hein, respecter la réglementation, tout ça, là, les feux, effectivement, piétons, puis tout ça? Mais effectivement, dans le centre-ville de Montréal — puis on parle de l'arrondissement de Rosemont—Petite-Patrie de mon collègue M. Lavallée — vous avez une densité là incroyable. On parlait de la rue Notre-Dame tantôt, dans l'est, là, on parle de 90 000 voitures par jour qui passent là. Je ne vous dis pas qu'il y a beaucoup de piétons sur la rue Notre-Dame, mais, dans le centre-ville, lorsqu'on nous demandait: Pourquoi est-ce que vous n'êtes pas favorables au virage à droite sur feu rouge?, je veux dire, c'est l'enfer sur feu vert, imaginez-vous sur feu rouge.

**M. Deslières:** Je connais bien. Je suis un Montréalais de naissance, M. Dauphin. Je connais bien les problématiques.

**Le Président (M. Pinard):** L'enfer sur feu vert.

**M. Deslières:** M. le Président, je veux revenir sur un des éléments de votre mémoire. En parlant de cinémomètre photographique, vous vous dites d'accord avec un banc d'essai, des expériences pilotes, tout ça. Ce matin, nous avons reçu la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, qui nous a présenté une série d'arguments d'ordre administratif, tout ça, mais également sur les droits essentiels des citoyens, où un citoyen ne peut pas être reconnu coupable pour un acte qu'il ne fait pas, là. On allait au fondement même de notre société de droit. Et d'autres sont venus aussi, au cours de la semaine dernière, nous présenter des arguments, on a dit: Attention, là. Toute la question dans le fond de l'imputabilité des citoyens.

Alors, est-ce qu'à la ville de Montréal, tout étant d'accord avec ce banc d'essai, vous autres, vous avez réfléchi à toute cette problématique-là? Quand on parle de sécurité publique, là, vous devez être confondus souvent avec ce genre de droits où les citoyens... les droits, les privilèges, les obligations. Est-ce que vous avez réfléchi quand vous nous dites: D'emblée, on est d'accord avec ça? Sauf que, de la façon que je présente les choses, il y a des droits des citoyens qui peuvent être touchés, là.

**Le Président (M. Pinard):** ...

● (16 h 10) ●

**M. Lavallée (André):** Il y a certains arguments ou préoccupations qui relèvent d'abord du législateur. Nous, de façon très concrète, sur le territoire de Montréal... Je vous donne deux exemples. Sur Notre-Dame, pour revenir à l'exemple de Notre-Dame, la volonté de l'administration, c'est de faire en sorte qu'entre la 25 et le centre-ville la rue Notre-Dame soit un boulevard et ne soit pas un endroit où à tout moment on craint pour sa vie. C'est une circulation non seulement très dense, c'est une circulation de marchandises importante, tout le camionnage en provenance du port, circulation des produits dangereux aussi, c'est un des axes majeurs qui est permis à Montréal.

Je vous renvoie à l'impact de n'importe quel accident sur un axe comme Notre-Dame: on en a pour des heures, des pertes économiques qui se chiffrent par des dizaines de millions de dollars, des retards inimaginables pour plein de gens, sans compter des pertes de vie. Nous,

on veut imposer, sur Notre-Dame, le respect de certaines vitesses.

Je vous renvoie à vos... je vous renvoie à nos propres expériences sur la 40, en heure de pointe, alors qu'on se fait dépasser souvent par des véhicules lourds, très lourds, à 80, 90, 100, 110. Si un véhicule doit s'arrêter d'urgence, c'est inévitablement un carambolage. La question de droit commence et s'arrête où, dans ces circonstances?

Il y a aussi le droit du piéton, mais aussi de l'automobiliste de rouler dans une certaine sécurité. Ce droit-là est souvent bafoué. Les gens qui sont à l'abri dans leur véhicule, parce qu'ils sont dépassés par des poids lourds gigantesques à des vitesses folles, c'est une situation qui, au-delà de toutes les conséquences qu'elle a, ajoute au stress de notre société puis à son inconfort total.

**M. Dauphin (Claude):** J'ajouterais peut-être, si vous...

**M. Deslières:** Non, je comprends...

**M. Dauphin (Claude):** Ah, excusez-moi.

**M. Deslières:** Non, allez-y. Allez-y, M. Dauphin.

**M. Dauphin (Claude):** J'ajouterais peut-être — puis j'en parlais avec votre président avant le début de cette séance — que le fait d'avoir un permis de conduire — c'est Jean-Charles Bonenfant et Gil Rémillard qui nous disaient ça, à l'époque — est un privilège et non pas un droit. Alors, effectivement, à ce moment-là, ceux qui plaident qu'on peut intercepter avec le cinémomètre, là, pas nécessairement... On intercepte le propriétaire du véhicule, hein, parce qu'on photographie la plaque, peu importe. Ce n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule qui conduit. Sauf que ça peut contribuer à responsabiliser le propriétaire du véhicule.

Alors, nous ce qu'on dit: Essayons-le, hein? On a un beau projet qui s'en vient, là, le boulevard Notre-Dame, de concert avec le gouvernement du Québec, qu'on travaille depuis plusieurs années. Essayons-le. Et nous, on présume que ça va avoir une influence sur le comportement humain de l'automobiliste de savoir qu'il y a un cinémomètre en tout temps qui peut le capter s'il ne respecte pas les lois et les règlements.

**M. Deslières:** Je comprends, M. Dauphin, je comprends l'objectif, puis on souscrit à ça, mais on ne peut pas essayer ça puis causer de l'injustice au citoyen. Écoutez, si, le citoyen, ce n'est pas lui, là, qu'est-ce qu'on fait comme technique ou technologie? Ce n'est pas lui, là. On va dire à un citoyen: Tu n'as pas rien fait, mais on te punit quand même parce que tu as passé ta voiture. Ou les concessionnaires nous disaient: Écoutez, pour des essais, ils font l'entretien, les garagistes, les techniciens vont faire... c'est le propriétaire qui va recevoir le billet. Alors, vous voyez, il y a une complexité à première vue, là, qu'il faut regarder. Il faut regarder en profondeur parce que, je l'ai dit tout à l'heure, visa le blanc, tua le noir, là. Puis aussi on souscrit au fait, tout le monde, que le constat là aussi est désastreux. Il faut faire des choses.

**M. Dauphin (Claude):** Comme on fait en droit, on fait toujours la balance des inconvénients, hein?

Alors, est-ce qu'il y a plus d'avantages ou d'inconvénients? Nous, à Montréal, on prétend qu'il y aurait plus d'avantages de faire un projet pilote sur le comportement humain pour sauver des vies humaines avec un cinémomètre. Je suis d'accord qu'on ne pourra pas... Et il y en a qui nous disaient l'autre jour: Les locateurs d'auto, qu'est-ce qui va arriver, hein? C'est eux autres qui vont recevoir la contravention, alors que... Mais légiférons, comme on dit en droit d'interprétation, pour la majorité, hein, et non pas pour l'exception.

**M. Deslières:** Et possiblement que... là, on parle toujours du cinémomètre, mais il y a sûrement d'autres technologies. Parce que je pense que tout ça va évoluer considérablement. M. Paquette, je pense, le chercheur, il est venu nous dire que... Bien, d'ailleurs, il faisait une référence au passé, notre technologie il y a 20 ans, puis aujourd'hui, puis dans 10 ans, on parle de deux mondes différents. Dernière...

**M. Dauphin (Claude):** Vous avez entièrement raison.

**M. Deslières:** Deux dernières questions, M. le Président, deux petites, courtes pour laisser la chance à mes collègues. Vous voulez réduire, je pense, de 50 km à 40 km. Question bête, là: Pourquoi pas 45? Pourquoi pas 35?

**Le Président (M. Pinard):** Alors, vous avez sûrement une réponse qui va satisfaire le député de Beauharnois.

**M. Lavallée (André):** Je vais demander à M. Blanchet de fournir l'argumentation technique.

**Le Président (M. Pinard):** M. Blanchet.

**M. Blanchet (Marc):** Non, mais il y a juste une réponse, que vous allez peut-être trouver un peu simpliste, mais, dans les normes et le Code de la sécurité routière, toutes les vitesses qui sont arrondies à 10 km/h, c'est réglementaire, et tout ce qui est arrondi à 5 km/h, c'est une suggestion. Donc, c'est un avertissement, par exemple, dans les courbes. Donc, juste pour se conformer avec les pratiques actuelles en vigueur, on arrondit à 10 tout ce qui est réglementaire.

**Le Président (M. Pinard):** Hein? Bien, je dois vous avouer que nous apprenons quelque chose aujourd'hui.

**M. Lavallée (André):** M. le Président, on se fie à la sagesse du législateur.

**M. Deslières:** M. Lavallée, vous avez utilisé une expression tout à l'heure, «transport actifs». C'est parce que je n'ai peut-être pas saisi votre phrase, là. Transport collectif, c'est connu, mais transport actif, vous voulez dire?

**M. Lavallée (André):** Moi, j'observe, par exemple, dans Rosemont—Petite-Patrie — puis c'est vrai ailleurs — de plus en plus, des gens choisissent de tout simplement marcher, de prendre le vélo, de courir, changent de comportement pour se rendre à destination,

et, transport actif, c'est tout ce qui implique aussi, je dirais, un peu d'exercice, un peu de mieux-être. Je pense que vous êtes tous, comme parlementaires, préoccupés aussi de l'état de santé, de la prévention au niveau de la santé, c'est notre contribution aussi que d'opter pour privilégier ces modes de transport.

**M. Deslières:** ...transport actif.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. Merci, M. le député. Parce que, vous savez, si je ne l'interromps pas, on est ici jusqu'à demain. Alors, M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Merci, M. le Président. On ne vous interrompra pas. Alors, moi, j'aimerais savoir une chose. La ville de Montréal, au niveau des cyclistes qui ne respectent pas les règles de circulation et qui sont victimes d'accidents, est-ce que vous émettez des billets d'infraction? Est-ce que vous avez déjà émis des billets d'infraction?

**Mme Bonneau (Louise):** L'an dernier, on a émis plus de... je vous dirais, de mémoire, là, environ 1 000 constats aux cyclistes non respectueux du Code de la sécurité routière. Le cycliste a les mêmes obligations qu'un automobiliste, et un cycliste qui se voit remettre un constat d'infraction pour passer un feu rouge va se voir aussi débité ou ajouter trois points d'inaptitude à son permis de conduire. Donc, oui, ça fait partie des actions qui sont observées et aussi sanctionnées par les policiers.

**M. Lelièvre:** Peut-être une question particulière qui n'est pas dans notre mandat, mais est-ce que vous avez recensé beaucoup d'accidents entre les cyclistes et les piétons?

**Mme Bonneau (Louise):** Un événement impliquant un cycliste et un piéton ne constitue pas un accident au sens du Code de la sécurité routière.

**M. Lelièvre:** Est-ce que vous les recensez quand même?

**Mme Bonneau (Louise):** Alors, on n'a pas de données à cet effet-là parce que ça constitue un événement qui va être... S'il est rapporté au service policier, on peut prendre ce qu'on appelle dans notre jargon un rapport d'événement, mais, étant donné que ça devient un rapport d'événement général, on n'a pas de données là-dessus.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Oui. Parce que, quand on se promène à Montréal, il y a beaucoup de cyclistes, hein, il y a des pistes cyclables, vous avez un bon réseau, et parfois on a quasiment peur de s'approcher d'eux, hein, parce qu'ils roulent à des vitesses quand même très, très rapides. Lorsqu'on descend certaines artères à Montréal, là, certaines artères, les vitesses sont vraiment élevées. Et là-dessus je ne sais pas qu'est-ce que vous faites, mais est-ce qu'il y a des contrôles?

**M. Dauphin (Claude):** Comme Mme Bonneau l'a mentionné, si vous me permettez, M. le député,

effectivement, avec l'embauche des 133 nouveaux policiers et policières, ça fait partie du mandat de vérifier. On en a beaucoup d'ailleurs à bicyclette, l'été. Moi, je suis chanceux, j'ai un arrondissement sur le bord de l'eau, à Lachine, LaSalle-Verdun, là, juste à Lachine, je pense qu'on va en avoir, 12 policiers cadets à vélo, non seulement pour surveiller les pistes cyclables, mais aussi les grands événements, là. Ils peuvent voyager beaucoup mieux en vélo bien souvent qu'en auto-patrouille, ou même en motocyclette, parce qu'il va avoir une quarantaine de motards aussi, hein, dans nos 133, là, aussitôt que le printemps va arriver.

**Le Président (M. Pinard):** Vous formez une escouade d'agents en motocyclette?

**M. Dauphin (Claude):** Oui. Sur les 133 — Mme Bonneau me corrigera — je pense qu'il y a 40 motards qui évidemment, l'hiver, sont en auto-patrouille mais, dès le printemps, sont en moto. Et puis on a des cadets évidemment, l'été, aussi à vélo.

**Mme Bonneau (Louise):** On a déjà un effectif de 22 policiers motards et de deux superviseurs.

**Le Président (M. Pinard):** Excusez, madame. Ici, on parle de motocyclistes, parce que motards...

**Mme Bonneau (Louise):** Des «policiers motards», bien, en fait, c'est l'expression chez nous parce que ça constitue leur fonction.

**Le Président (M. Pinard):** Oui, voilà.

**Mme Bonneau (Louise):** Mais on a déjà une escouade de 22 policiers motards qui sont très efficaces, à Montréal.

**Le Président (M. Pinard):** Vous insistez, hein?

**Mme Bonneau (Louise):** Oui, j'insiste parce que c'est leur fonction.

**Le Président (M. Pinard):** Oui. Nous, on essaie de faire de l'éducation populaire, là. Alors, M. le député de Gaspé, ça va? M. le député de Beauce-Nord.

• (16 h 20) •

**M. Grondin:** Merci, M. le Président. Moi, je vais me faire un peu l'avocat du diable, là. Si on met la vitesse à 40 km à Montréal puis que tout le monde, demain matin, roule 40 km à Montréal, vous ne pensez pas que ça va être le bordel? Quand il va arriver les heures de pointe, là, ils ont besoin de figurer une couple d'heures d'avance avant de se rendre au travail. Parce que j'ai déjà été à Montréal, j'ai vécu là pendant une quinzaine d'années, puis il me semble que, les heures de pointe, il faut que tu t'ôtes de dedans les jambes.

En tout cas, je vais vous poser toutes mes questions parce que des fois je n'ai pas la chance de revenir.

Concernant aussi les cellulaires, si on interdit le cellulaire, qu'est-ce qu'on va faire avec les walkmans, qu'est-ce qu'on va faire avec les gens qui fument au volant, qui ont toutes sortes de choses, de gadgets dans leur auto? C'est la même... Moi, écoutez, là, je suis souvent

sur la route. Dites-moi donc combien est-ce qu'il y a de personnes qui conduisent l'auto, là, puis qui sont concentrées sur la route, puis qui pensent juste à la route? Pour moi, il n'y en a pas beaucoup, parce qu'on règle bien des problèmes en conduisant. Bien, ce n'est peut-être pas bon, là, mais... Et je pense que vous devez être un peu comme moi.

Et puis les accidents, il y a l'état des routes qui est assez... Quand on se promène dans la ville de Montréal, c'est un peu comme partout ailleurs au Québec, je vais vous dire franchement qu'il y a beaucoup d'accidents qui sont causés pour souvent éviter des trous qu'on va briser notre auto dedans. Je ne sais pas si ce n'est pas plus dangereux, ça, que le cellulaire.

Puis ma dernière petite question, c'est: Moi, j'ai été en Europe, et puis il y en a plusieurs qui doivent avoir été en Europe, là, mais il y a du monde aussi dans les villes, là. Comme j'ai été en Italie, moi, puis, quand des piétons arrivent sur le bord de la rue, vis-à-vis d'une traverse de piétons qui est comme... les autos arrêtent chaque bord, laissent traverser les piétons. C'est le piéton qui est la priorité, ce n'est pas l'auto. Pourquoi que, nous, ici, en Amérique du Nord, on est différents?

**Le Président (M. Pinard):** Alors...

**M. Grondin:** Puis dernière petite question, qui est une petite question à 10 cennes, là: Qu'est-ce que vous pensez de ça, vous, le virage à droite permis à la grandeur du Québec, puis on va Montréal, puis ce n'est pas permis?

**Le Président (M. Pinard):** Alors, messieurs dames, messieurs dames...

**M. Dauphin (Claude):** ...questions en cascade, comme on dit, hein, M. le Président. Alors, on va se compléter, là, tous les quatre, là. Je vais commencer par la fin, moi, peut-être, hein? Ah, on peut parler des trous un peu. L'état des routes, c'est sûr que... Je ne sais pas si c'est comme ça dans d'autres villes du Québec, mais, nous, à Montréal, malheureusement, depuis 20, 25 ans, là, on a souffert de sous-investissement en matière d'infrastructures. Alors, c'est un fait qu'une bonne partie de notre réseau routier, qu'il soit artériel ou local, est à refaire. C'est pour ça que, comme administration, avec M. Lavallée et M. Forcillo, les nouveaux dans le milieu du transport, et notre équipe, on a un plan d'action, là, pour remédier à ça. Et ce qui va nous aider aussi, c'est notamment la taxe fédérale sur l'essence avec la SOFIL, là, pour nous aider à avoir le plus de fonds possible pour remédier à ça. Alors, c'est de mettre la priorité, effectivement. Donc, les trous que vous voyez, ce n'est pas des mesures de mitigation, hein, ou de «traffic calming», c'est le réseau évidemment qui a souffert, et il est à rénover complètement, puis ça, on l'admet volontiers. C'est qu'on a souffert de sous-investissement, là, depuis une vingtaine d'années.

Concernant le cellulaire versus le walkman, et tout ça, alors c'est sûr que, si on parle de distraction, vous avez raison, il n'y a pas juste le cellulaire qui est source de distraction. Ça peut être un walkman, ça peut être n'importe quoi d'autre. Alors, il va falloir réfléchir à tout ça. Mais, nous, c'est qu'on voit le cellulaire prendre de plus en plus d'ampleur, et c'est pour ça qu'on le cible

parmi peut-être un cocktail, là, de visu, que l'on voit, là, sur les routes, actuellement.

Maintenant, respect des piétons, André va vous parler qu'on est en train, avec notre plan de transport, de faire une charte des piétons. Et puis l'embauche de nos 133 policiers et policières, au risque de me répéter, s'applique à tout le monde, autant les cyclistes que les piétons, de voir au respect du Code de la sécurité routière, au respect de notre réglementation. Alors, effectivement, nous sommes les premiers, lorsque nous allons à l'étranger, à respecter bien souvent, hein, les législations et la réglementation, puis on revient chez nous, puis on dirait qu'on est les premiers à traverser sur un feu rouge comme piétons, bien souvent. Dans le centre-ville, des fois, il y a plus de monde qui traverse sur la rouge que sur la verte, comme je disais tantôt.

Alors, peut-être demander à mes collègues de continuer, là. La dernière, j'ai marqué «vr». C'était quoi déjà, votre dernière question?

**M. Grondin:** Le virage à droite...

**M. Dauphin (Claude):** Ah, O.K. Le virage à droite.

**M. Grondin:** ...permis à la grandeur du Québec, mais pas à Montréal.

**M. Dauphin (Claude):** Oui. Le virage à droite, bien c'est sûr que Montréal, comme je le disais tantôt, évidemment, dans certains coins, il y a beaucoup, beaucoup de densité, ce qui serait très dangereux. Puis tu ne peux pas le permettre dans un arrondissement puis l'interdire dans l'autre, ce serait évidemment assez bordélique à notre avis comme situation. Mais il y a dans l'État de New York, hein, dans Manhattan aussi, où c'est interdit, les virages à droite au feu rouge. C'est interdit partout dans le monde, dans le fond, hein? En Europe, tu n'as pas le droit de virer à droite sur un feu rouge. Alors, c'est juste en Amérique qu'on a le droit. Alors, nous, on considère, là, je ne dis pas qu'un jour on ne le permettra pas, mais on considère que, dans le monde que l'on vit aujourd'hui, on préférerait ne pas permettre le virage à droite au feu rouge.

**Le Président (M. Pinard):** M. Lavallée.

**M. Lavallée (André):** Merci. Très brièvement, les membres de la commission m'ouvrent la porte, je veux juste rappeler, concernant l'état des routes à Montréal, dans le fond M. Dauphin parlait de sous-investissement, on peut aussi parler de collaboration, de programmes conjoints. À Montréal, c'est un demi-million de personnes qui viennent vers le centre-ville, à tous les jours, et qui donc viennent de Laval, viennent de la Rive-Sud, viennent de partout au Québec. C'est 80 %, me dit-on, des marchandises qui se déplacent sur le territoire du Québec qui transitent par l'île de Montréal, ce qui a des effets.

Si vous regardez les réglementations concernant les poids lourds, les poids maximums permis, etc., quand on regarde dans d'autres provinces, dans d'autres pays, il y a des limitations beaucoup plus sévères. On a fait des choix, au Québec, qui ont des conséquences sur les infrastructures. Évidemment, c'est la ville de Montréal

qui est ciblée, comme administration municipale. Mais, si, depuis un certain nombre d'années, on parle de programmes d'infrastructures avec des collaborations des trois paliers de gouvernement, c'est parce que je pense qu'il y a une reconnaissance de plus en plus grande. C'est amusant et intéressant — on se le fait dire souvent — de parler des trous à Montréal, mais les vraies causes nous appartiennent comme société québécoise.

Sur le virage à droite, rapidement, notre priorité, on a tenté de vous le démontrer à travers tout le mémoire, c'est la sécurité, c'est de modifier les comportements, c'est d'induire un plus grand plaisir de pouvoir habiter dans la ville, une plus grande qualité de ville. Et on pense que l'ensemble des mesures — c'est sûr que, si on les regarde isolément, elles peuvent être discutables longtemps scientifiquement — l'ensemble des mesures visent d'abord et avant tout une qualité de vie. On est dans des milieux denses. Évidemment, on peut toujours trouver plus dense ailleurs sur la planète, mais, à l'échelle du Québec, Montréal est un milieu très dense, à l'échelle de l'Amérique du Nord aussi. Quand on compare Montréal avec Edmonton, Calgary, les banlieues de Boston, on n'est pas du tout dans la même situation, dans les mêmes comparables.

Vous avez raison quand plusieurs membres de la commission parlent du comportement des piétons. Nous, on va tenter de faire aussi notre travail. Donc, dans les mois à venir, je compte, avec l'appui de mes collègues, déposer une proposition de charte des piétons. Le Québec se distingue largement à travers le monde pour le comportement de ses piétons. Peut-être qu'il y a des choses importantes à faire. À Vancouver, par exemple, dès qu'un piéton met le pied dans la rue, tous les automobilistes s'arrêtent, mais parce que les piétons ont appris à traverser seulement à des endroits désignés. À Montréal, on est un petit peu différents, admettons-le; au Québec en général. Il y a peut-être là aussi des collaborations, des pistes de collaboration futures entre le gouvernement et la ville pour changer des comportements. Mais notre priorité aujourd'hui, devant la commission, c'est la question de la sécurité, on est sur ce focus.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. Autre intervenant?

**M. Dauphin (Claude):** Peut-être, au niveau des feux, le fait d'avoir du 40 km/h qui serait la norme, hein, en vertu du Code de la sécurité routière amendé par le législateur québécois, dont vous faites partie, alors il ne faudrait pas changer toutes les pancartes parce que ce serait la norme, 40. Les pancartes que nous pourrions voir, c'est du 30, hein, près des écoles, près des résidences de personnes âgées, mais il n'y aurait pas de pancartes de 40 nulle part parce que ce serait la norme, ce serait le Code de la sécurité routière, à l'exception des artères, où ce serait 50. Les grandes artères, ce serait 50. Maintenant, au niveau de la synchronisation, si tout le monde était à 40, les feux peuvent être synchronisés au vert si tu roules à 40. Alors, c'est l'objectif.

**Le Président (M. Pinard):** En terminant, peut-être Mme Bonneau?

**Mme Bonneau (Louise):** Juste pour informer monsieur concernant le comportement des piétons, le

Service de police de Montréal a initié une table provinciale de concertation sur les piétons où est-ce qu'on regroupe des intervenants autant au niveau du transport, de la société, de la santé, les représentants policiers et les services techniques des grandes villes. Et notre objectif, c'est justement d'identifier des solutions réalisables dans le but de modifier les comportements. Et on veut s'attaquer pas juste aux piétons, mais aussi à l'automobiliste qui ne respecte pas le piéton. Donc, les travaux sont en cours, on est à identifier un diagnostic pour identifier des solutions.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup, madame. Merci, MM. les maires. Merci, M. Paquette. Messieurs, vous êtes convoqués immédiatement en haut, il y a un vote. Alors, merci beaucoup. Et nous reprenons après le vote, nous reprenons immédiatement avec l'École polytechnique.

*(Suspension de la séance à 16 h 30)*

*(Reprise à 17 h 27)*

**Le Président (M. Pinard):** Alors, rebienvenue, rebienvenue aux travaux de la commission. Alors, nous avons un vote. Donc, on tient à s'excuser. Vous savez, les commissions parlementaires ne priment pas les travaux qui se passent au salon bleu. Et nous avions à voter sur le budget et sur les motions de censure, etc., donc... Non, c'était sur le discours inaugural. Bon. Alors là, nous allons reprendre nos travaux.

Immédiatement, je tiens à vous dire que, selon l'ordre de la Chambre, nous devons normalement ajourner nos travaux à 17 h 45. Alors, j'aimerais avoir immédiatement l'autorisation de poursuivre après l'heure convenue par le salon bleu. Il nous reste deux groupes à recevoir, il nous reste l'École polytechnique de Montréal et également il nous reste aussi le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec. Alors, est-ce que j'ai cette autorisation-là? Oui? Ça va, monsieur... Beauce-Nord également? Député de Portneuf, oui, ça va?

**M. Soucy:** Bien sûr.

**Le Président (M. Pinard):** O.K. Alors, merci beaucoup. Alors, permettez-moi maintenant de vous introduire l'École polytechnique de Montréal. Alors, j'inviterais les gens à se présenter. Je vois qu'ici, sur notre liste, nous devons avoir M. Michel Gou, ingénieur. C'est vous? Enchanté, monsieur. Bienvenue, M. Érick Abraham, ingénieur. Alors, bonjour, monsieur. Également, M. Julien Dufort...

#### **École polytechnique de Montréal (EPM)**

**M. Gou (Michel):** Malheureusement, ils n'ont pas pu venir ni l'un ni l'autre parce qu'ils étudiaient des accidents.

**Le Président (M. Pinard):** Pardon?

**M. Gou (Michel):** Ils n'ont pas pu venir ni l'un ni l'autre parce qu'ils avaient des collisions à étudier. Alors...

**Le Président (M. Pinard):** Ah bon! J'avais entendu qu'ils avaient eu un accident.

**M. Gou (Michel):** Non, non, non.

**Le Président (M. Pinard):** Bon, j'aime mieux ça comme ça. Alors, vous connaissez les règles. Nous allons prendre le temps qu'il faut pour vous recevoir convenablement. Et je tiens à vous remercier d'ores et déjà, d'abord vous remercier de nous avoir envoyé un mémoire, ensuite de ça d'avoir accepté de vous présenter devant la commission. On connaît tous l'importance du Polytechnique au Québec. Alors, qui... M. Abraham ou M. Gou, vous allez livrer le mémoire?

**M. Gou (Michel):** C'est moi.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, on va vous écouter, puis par la suite, dès que vous allez avoir terminé... Je vous demanderais quand même d'y aller dans un délai le plus court possible parce que c'est d'abord et avant tout l'échange qui est intéressant, puisque nous avons déjà votre mémoire.

● (17 h 30) ●

**M. Gou (Michel):** Oui. J'ai compris.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, monsieur, allez-y.

**M. Gou (Michel):** Merci, M. le Président. MM. les députés, d'abord, je dois vous dire que je suis un peu défavorisé parce que j'avais proposé de faire une présentation PowerPoint, puis ça a l'air que ce n'est pas possible. Alors, je vais être forcé de vous demander de tourner les pages avec moi pour que j'explique un petit peu.

**Une voix: ...**

**M. Gou (Michel):** Bon. Bien, il n'y a pas de couleurs, mais en tout cas. Écoutez, les premiers acétates — mais, je pense, je n'ai pas beaucoup de temps à ma disposition — les premiers acétates, ça présentait simplement certaines activités de l'équipe. En fait, ce n'est pas... Moi, je suis professeur à l'École polytechnique, mais je suis le directeur de l'équipe de sécurité routière de l'École polytechnique, qui est une équipe qui est subventionnée depuis 35 ans à peu près par Transports Canada principalement mais aussi par la SAAQ, Transports Québec, à l'occasion.

Alors, les premières pages, ça montrait un petit peu les principales études qu'on a réalisées, mais je vais peut-être sauter directement. Je vais vous dire — un, deux, trois, quatre, cinq — à la sixième page donc, qui est le propos de ma présentation, qui est l'influence de la vitesse sur le risque d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle en milieu urbain, alors c'est une étude que nous avons réalisée il y a quelques années, entre 2001 et 2003, à la demande de la SAAQ, dans un milieu urbain. Donc, je vais repasser avec vous les objectifs de l'étude, la méthodologie rapidement — je pense que ça vous intéresse peut-être un peu moins — et les résultats et les conclusions que nous avons faites.

Alors, les objectifs, c'était essentiellement d'identifier une relation entre le risque d'être impliqué

dans une collision grave ou mortelle et la vitesse dans un milieu urbain. Alors, nous, nous avons choisi Montréal, évidemment. Et, dans un deuxième objectif, nous cherchions à déterminer les effets d'une réduction de vitesse à la vitesse légale. C'est-à-dire que nous avons étudié un certain nombre d'accidents — il y en a qui se sont produits à des vitesses beaucoup plus élevées que la vitesse légale — nous avons étudié le scénario: Que se serait-il passé — on l'a étudié techniquement — si le véhicule qui a été dans la collision avait circulé à 50 km/h? Alors, il y a plusieurs choses qui auraient pu se produire. Il aurait pu ne pas y avoir de collision, dans un premier temps, ou bien la collision aurait pu être moins grave. Donc, c'est ce que nous avons étudié. Bon.

Pour déterminer la relation entre le risque d'être impliqué dans une collision et la vitesse, il y a plusieurs façons de s'y prendre. On peut simplement, après un accident, demander aux gens: À quelle vitesse rouliez-vous, etc.? Mais évidemment, dans des cas d'accidents graves, c'est un peu difficile. On peut comparer des situations avant et après. Si, par exemple, la ville de Montréal décidait, comme on en a parlé tout à l'heure, de changer la vitesse, bien on pourrait savoir la situation avant puis regarder ce qui se passe après. Nous, aucun de ces deux cas-là ne s'appliquait. Nous, nous avons décidé de faire une étude par cas témoins, c'est-à-dire... Je vais revenir sur ce qu'est un cas témoin, mais c'est qu'un cas témoin, ce sont des vitesses de véhicules que nous mesurons dans les mêmes circonstances de la collision que nous avons étudiée mais une semaine plus tard, et donc nous comparons ensuite les vitesses de ces véhicules témoins avec la vitesse du véhicule qui a été impliqué dans la collision. O.K.?

Alors, si on tourne la page, d'abord il y a une étude de Solomon qui a été faite aux États-Unis. Ce qu'il est important de voir: ils ont étudié 10 000 cas de collisions et 250 000 cas témoins et ils se sont rendu compte qu'il y avait une relation en U — que vous voyez sur la page que j'ai ici — une relation en U entre le risque d'être impliqué dans une collision et la vitesse. Alors, comme ils ont étudié un très grand nombre de cas, tous les types de collision confondus, on voit que finalement le risque le plus bas, le taux de risque le plus bas se situe entre 50 et 60 milles à l'heure, parce qu'évidemment cette étude-là a été faite sur des autoroutes et non pas en milieu urbain.

Plus intéressant, à la page suivante — je pense que ça, c'est pas mal intéressant — le Pr Kloeden, que j'ai rencontré il y a quelques années, a fait une étude en Australie et il a traduit ses résultats sous la forme d'une courbe que l'on voit et qui montre que finalement... Et je dois vous dire que cette étude-là a été faite à Adélaïde parce qu'à ce moment-là la vitesse légale était de 60 km/h dans les rues de la ville, et ils pensaient la diminuer à 50 km/h, et donc ils ont pris l'opportunité de faire l'étude avant le changement. Alors, on voit que le risque relatif d'être impliqué est évidemment égal à un, par la définition, est égal à un à 60 km/h, mais on voit que, n'importe quelle vitesse en bas de 60 km/h, le risque relatif est à peu près similaire, alors que, si on augmente, si on étudie des... si quelqu'un circule à des vitesses de 65, 70, etc., ça augmente exponentiellement le risque d'être impliqué dans une collision.

Alors, nous, nous avons utilisé une méthode à peu près similaire. Donc, j'ai tourné la page. Je peux vous

résumer la méthodologie que nous avons adoptée pour que vous soyez bien au courant de ce que nous avons fait.

D'abord, les critères de sélection des cas. La collision a lieu à Montréal, en zone urbaine limitée à 50 km/h, donc n'importe où dans Montréal en autant que la vitesse légale, à cet endroit-là, soit de 50 km/h. Au moins l'un des usagers de la route a été transporté d'urgence. Donc, ça a été à l'hôpital, en ambulance. C'est un des critères pour définir: Est-ce que c'est une collision grave ou mortelle?

Et on a voulu ôter tous les autres effets masquants de la vitesse. Et je m'explique. Évidemment, quand vous étudiez une collision, il peut y avoir toutes sortes de raisons à cette collision-là, entre autres de l'alcool, entre autres une poursuite par les policiers, etc. Donc, nous avons éliminé tous les cas de collision où nous pouvions constater qu'il y avait une conduite avec facultés affaiblies, il y avait eu un malaise du conducteur, ou il y avait eu une manœuvre illégale, ou des cas similaires. Donc, les seules collisions que nous étudions, ce sont des collisions qui se sont produites sans raison apparente autre que la vitesse.

Et évidemment il fallait qu'il y ait assez d'informations pour faire des calculs de reconstitution de collision pour déterminer cette vitesse-là. Alors, nous, nous avons des attachés de recherche qui se promenaient dans les véhicules d'Urgences-Santé, et donc ils étaient toujours en disponibilité dès qu'il y avait un accident. Donc, c'est un processus assez laborieux, qui prend beaucoup de temps pour arriver très rapidement sur la scène de la collision et mesurer toutes les informations dont nous avons besoin. O.K.? Alors ça, donc, ce sont les cas que nous avons choisis.

Et ensuite nous avons évidemment choisi des cas témoins, ce que nous appelons des cas témoins, pour calculer le risque relatif. Alors, pour chaque cas de collision que nous avons étudié, nous sommes retournés, habituellement la semaine d'après, à la même heure, au même endroit et nous avons mesuré avec un radar la vitesse de quatre véhicules, quatre cas témoins et qui rencontreraient certains critères. Il fallait que les conditions météo soient sensiblement les mêmes, sinon on reportait d'une journée jusqu'à ce qu'on ait à peu près la même chose, mais à peu près les mêmes paramètres de circulation, et on choisissait des véhicules au hasard environ 15 minutes avant l'heure de la collision, et on mesurait aux 90 secondes, là, s'il y avait des véhicules évidemment. Et ces véhicules-là dont on mesurait la vitesse, il fallait qu'ils soient en circulation libre. La définition de la circulation libre, c'est qu'ils doivent être à au moins quatre secondes de distance d'un autre véhicule. Donc, ils peuvent choisir par eux-mêmes la vitesse à laquelle ils veulent circuler. Ce n'est pas l'ensemble du trafic qui les oblige à circuler à une certaine vitesse, c'est eux qui choisissent la vitesse.

Alors, ensuite de ça, nous avons donc étudié ces collisions-là, nous les avons reconstituées. Donc, nous avons fait une analyse de la scène de la collision, on a recueilli les témoignages, les données sur les blessures. Nous avons une autorisation de la Commission d'accès à l'information pour obtenir les données des policiers, pour obtenir les données des hôpitaux sur les blessures. Et nous avons calculé, donc reconstruit les accidents... les collisions, pardon. Je m'excuse, des fois... Je voudrais faire la distinction entre «accident» et «collision». En fait, nous, nous étudions des collisions, parce que les collisions de la route, ce ne sont pas des accidents, c'est assez

prévisible, il y en a un certain nombre à chaque année. Donc, on essaie de bannir le mot «accident» du vocabulaire.

● (17 h 40) ●

Alors, chaque collision, ce qui nous intéressait, c'était de déterminer la vitesse précise à laquelle elle s'était produite. Donc, nous avons plusieurs techniques pour le faire, des méthodes. Nous avons des logiciels de reconstitution de collisions, nous pouvons utiliser des principes physiques pour déterminer cette vitesse-là. Souvent, nous utilisons plusieurs méthodes pour vérifier la précision des vitesses que nous déterminions.

Alors, si je tourne la page, je suis rendu à *Données physiques sur la scène de la collision*. Donc, on voit qu'il y a deux véhicules accidentés. On mesure les déformations des véhicules et, à partir de ces déformations-là, on est capables de déterminer par calcul la vitesse de l'impact.

Donc, je passe l'acétate suivant, je pense, qui vous intéresse plus ou moins et j'arrive à l'acétate qui parle du scénario de réduction de la vitesse. Donc, pour le nombre de collisions que nous avons étudiées, il pouvait se produire trois cas.

Si la vitesse que nous avons déterminée pour cette collision-là était supérieure à 50 km/h et qu'il y avait eu freinage, donc si on avait relevé des traces de freinage, on a réétudié cette collision-là en supposant que la vitesse du véhicule qui a été impliqué dans la collision ne dépassait pas 50 km/h. Et donc ce qu'on visait à déterminer, c'est: Si la personne, dans les mêmes circonstances... si le véhicule ne se déplaçait qu'à 50 km/h, y aurait-il eu une collision quand même — pas nécessairement — et, si jamais il y en avait eu une, est-ce qu'elle aurait eu la même gravité que celle qu'on a étudiée? Alors ça, c'est le premier scénario.

Si la vitesse est plus grande que 50 km/h et pas de freinage avant l'impact, à ce moment-là on a considéré que la collision se produisait à 50 km/h plutôt qu'à la vitesse qu'on avait déterminée.

Et évidemment si la vitesse du véhicule impliqué dans la collision était inférieure à 50 km/h, bien là on n'appliquait aucun scénario, on la prenait telle quelle, donc les résultats étaient déjà là.

Donc, je peux passer le... Non, dans l'acétate suivant, ce qui est intéressant, c'est comment est-ce qu'on détermine la sévérité d'une collision lorsque l'on connaît la vitesse à laquelle cette collision s'est produite. Eh bien, il y a des chercheurs qui ont établi des indices de blessures, de gravité de blessures en fonction de la vitesse, basés sur un très grand nombre d'accidents. Donc, on a utilisé ces résultats-là pour dire: À telle vitesse, telle région de... le conducteur, par exemple, a subi une blessure à la tête, est-ce que je peux prédire, si la vitesse avait été moins grande, quelle blessure j'aurais subie à la tête, quelle est la sévérité de la blessure que j'aurais subie à la tête? Alors là, c'est ce qu'expliquent les deux, trois diapositives suivantes, qu'on peut passer.

Et j'arrive à l'acétate qui parle de l'analyse des résultats. Alors, je pense, c'est ça qui vous intéresse. Nous, on a été très optimistes quand on avait décidé de débiter cette étude-là, on avait prévu étudier 140 cas, donc 70 collisions par année. Mais en fait on a dû se contenter de 39 cas, la plupart qui étaient mortels, et 156 cas témoins. Alors, il y a plusieurs raisons qui ont fait que l'on n'a pas pu étudier autant de cas que l'on désirait. La

première, c'est qu'on a éliminé toutes les collisions qui avaient d'autres causes que la vitesse, donc l'alcool, etc. Finalement, on en a éliminé beaucoup plus que ce qu'on avait prévu au départ, et donc on est restés avec 39 cas. Mais par contre, vous voyez, à l'acétate suivant, en 2001, on a étudié quand même 13 cas mortels sur un total de 41 cas dans la ville de Montréal, donc ça représentait 36 %. En 2002, on a étudié 14 cas mortels, ce qui représentait à peu près 30 % du total. Alors, on pense qu'on a obtenu, malgré qu'il est assez faible, on a obtenu un échantillon qui est très représentatif des cas de collisions mortelles et graves.

Alors, l'acétate suivant présente la distribution du nombre de cas de collisions et de cas témoins par intervalle de vitesse. Alors, le graphique, la couleur claire indique les cas de collisions pour des gammes de vitesses. Donc, on a séparé par gamme de vitesses, chacune de 10 km/h, inférieur à 35 km/h et, vous voyez, on a été jusqu'à supérieur à 105 km/h. Alors, effectivement, dans la ville de Montréal, dans le milieu urbain où la vitesse légale était de 50 km/h, nous avons étudié des cas d'accidents où la vitesse dépassait pas mal 105 km/h.

Et le diagramme foncé indique la vitesse des cas témoins. Alors, vous voyez qu'on a une grande concentration de cas témoins qui se situent dans la gamme entre 46 et 55 km/h, donc la vitesse légale. Ça montre qu'il y a quand même beaucoup de gens qui roulent à peu près à la vitesse légale. Il y en a un grand nombre qui roulent entre 35 et 45 et il y en a un grand nombre qui roulent entre 56 et 65. Et après ça, évidemment, ça diminue. Donc, on a une distribution à peu près normale. O.K.?

Alors, à partir de ces cas-là, on a pu calculer le risque relatif d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle en fonction de la vitesse. C'est calculé à partir de l'équation que vous avez sur la page suivante. Je ne voudrais pas vous ennuyer avec des équations, mais c'est défini comme étant le rapport entre le nombre de collisions qu'on a observées à une vitesse donnée, une gamme de vitesses données, par rapport au nombre de véhicules témoins qui roulaient à cette même vitesse là, divisé par le même rapport mais pour une vitesse de 50 km/h. Donc, par définition, le risque relatif, il va être de un si tout le monde roule à 50 km/h.

Alors, le graphique suivant vous montre le résultat, donc le risque relatif d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle en fonction de la vitesse, pour les cas que nous avons étudiés. Et vous voyez que ce risque relatif, comme je le disais, il est à peu près égal à un pour 50 km/h, il n'est pas très loin de un pour 60, il est un peu supérieur à un pour 40, etc. Mais en réalité, à basse vitesse, le risque relatif est très faible, et, dès qu'on atteint 70 km/h, on a un risque relatif beaucoup plus élevé. Je pense, c'est ça qui est important. Alors ça, c'est le risque relatif.

Donc, ensuite, l'autre objectif de l'étude, c'était de prédire qu'est-ce qui se serait passé si les conducteurs avaient circulé à une vitesse de 50 km/h. Donc, on a appliqué nos scénarios de réduction de vitesse. Donc, nous avions, sur les 39 cas, 23 cas de collisions avec des vitesses supérieures à 50 km/h — à 50 km/h, c'est ça — donc presque 60 % des cas. Nous avons obtenu une réduction des blessures graves et mortelles dans 17 cas sur 23. Donc, dans 74 % des cas, si les conducteurs avaient

circulé à 50 km/h, il y aurait eu une grande réduction... c'est-à-dire, quand je dis «une grande réduction», il n'y aurait pas eu de blessures graves et mortelles dans ces cas-là, il y aurait eu seulement des blessures légères, donc dans 74 % des cas. Il y aurait eu neuf cas de collisions totalement évitées, donc la collision ne se serait pas produite dans ces circonstances-là, et huit cas où les blessures sont fortement diminuées. Donc, les blessures graves se seraient transformées en blessures légères. Pour l'ensemble des collisions: diminution de 44 % des collisions graves et mortelles.

L'acétate suivant vous montre le résultat sous une autre forme, donc par gamme de vitesses. Alors, on a ce tableau qui indique, par gamme de vitesses, le nombre de cas qu'il y avait de collisions avant la réduction de la vitesse, le nombre de cas de collisions évitées après la réduction et le cas de collision avec des blessures fortement diminuées. Alors, vous voyez qu'à faible vitesse il n'y a aucun... Évidemment, en bas de 50 km/h, on n'a pas appliqué aucun scénario de réduction, donc les chiffres, c'est toujours zéro pour la réduction. Mais, à partir de 50 km/h, c'est-à-dire dans la gamme de 56 à 65, il y a deux collisions où les blessures auraient été fortement diminuées. Ensuite de ça, 66 à 75, deux collisions qui auraient été évitées et plus une où les blessures auraient été diminuées, et etc. Donc, pour un total de 39 collisions étudiées, il y aurait eu neuf accidents évités et huit où les blessures auraient été réduites.

● (17 h 50) ●

Le tableau suivant présente les mêmes résultats mais sous forme différente. Je pense que c'est intéressant de voir... Je suis à l'acétate *Effet de la réduction de vitesse selon le type de collision*. C'est intéressant de voir — la dernière ligne — que, sur les 39 cas que nous avons étudiés, il y a eu 21 collisions avec des piétons, et donc un pourcentage très important. Et évidemment il y a une raison à ceci, c'est que les piétons sont effectivement très exposés en cas d'une collision avec un véhicule, donc, eux, ils vont subir facilement des blessures graves ou mortelles. Alors, vous voyez que malheureusement, avec des piétons, même si on appliquait un scénario de réduction de vitesse, il y aurait peu d'effets parce que nous avons constaté qu'il y a des piétons qui subissent des blessures mortelles à des vitesses aussi faibles que 25 km/h. Donc, même si on applique un scénario de réduction de vitesse à 50, ça ne change rien, le piéton est quand même soit blessé gravement soit mortellement atteint.

Par contre, on peut regarder pour les collisions frontales, on voit qu'on a un taux de réduction des collisions de 83 %. Ça, il y a une raison à ceci, principale, c'est que les véhicules modernes sont conçus pour bien supporter un choc frontal à 50 km/h. Et en réalité un passager, un occupant d'un véhicule qui subit une collision frontale à 50 km/h et qui porte sa ceinture correctement a peu de chances de subir une blessure grave ou mortelle. Il peut peut-être avoir des blessures mineures, mais... Donc, n'importe quelle vitesse jusqu'à 50 km/h, dans une collision frontale, on est très bien protégé par les systèmes de sécurité des véhicules modernes. Mais, dans les collisions latérales, ce n'est pas le cas, et vous voyez qu'on a obtenu seulement un taux de réduction des collisions de seulement 33 %, parce que, dans une collision latérale, on est moins bien protégé, et, à 50 km/h, il est fort possible qu'on subisse des blessures graves ou mortelles, même à 50 km/h.

Alors, écoutez, le tableau suivant, ça répète un petit peu ce que j'ai dit. Je pense qu'on peut aller aux conclusions directement. Alors, je ne pensais pas venir ici suivre la présentation de la ville de Montréal, que je ne connaissais pas. Je m'en excuse. Mais une des conclusions que j'ai tirées il y a quelques années — cette étude-là a été terminée en 2003 — c'est que la vitesse limite de 50 km/h en milieu urbain apparaît comme étant une limite valide en termes de prévention des blessures graves et mortelles. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de cas mortels, mais le taux de risque est assez faible. Lors d'impacts latéraux, la sécurité des occupants n'est pas assurée aussi bien qu'en cas de collision frontale.

Et, je pense, ceci est très important, les collisions avec piétons, en milieu urbain, à Montréal, sont un véritable fléau. Tous les cas que nous avons étudiés résultaient de l'indiscipline ou de la témérité du piéton. Tous ces cas-là se sont... Ça ne veut pas dire que les automobilistes ont toujours raison et que les piétons ont toujours tort, mais je vous dis que tous les cas que nous avons étudiés, dans tous les cas — je ne sais pas si c'est l'effet du hasard, mais nous en avons étudié quand même 21 — dans tous les cas, les collisions avec un piéton se sont produites parce que le piéton est sorti d'entre deux voitures, en tout cas il ne traversait pas à l'endroit où il aurait dû traverser. Alors, l'amélioration du taux de respect de la vitesse limite légale ne solutionnerait donc pas ces problèmes-là, évidemment.

Alors, les recommandations que nous avons à faire. Bien, évidemment, la limite est satisfaisante, mais elle devrait être renforcée par un contrôle policier accentué. Je pense que j'ai entendu des questions tout à l'heure puis effectivement je crois qu'il n'y a pas grand monde qui respecte cette vitesse-là présentement. Je n'ai pas fait de recherche là-dessus, mais c'est mon observation générale de conducteur.

Des campagnes de sensibilisation et de formation visant l'amélioration du comportement des piétons à Montréal devraient être utilisées pour réduire leur comportement délinquant et ses conséquences. Je peux vous dire, pour appuyer ceci, qu'il y a quelques années le ministre des Transports Ménard m'avait demandé d'étudier la problématique du virage à droite sur les feux rouges. Et, pour répondre aux questions de sécurité qu'il avait — parce que c'était ça, l'aspect important — j'avais étudié le comportement des piétons avec un de mes collègues de l'Université de Montréal qui est psychologue puis qui est spécialisé dans l'étude des piétons vis-à-vis la sécurité routière. Donc, il m'avait amené sur des sites et puis il m'avait fait observer, et c'est vraiment un peu effrayant de voir les risques que les piétons ont tendance à prendre en général.

Les initiatives des manufacturiers automobiles, bon, en cas d'impacts latéraux devraient être encouragées.

Alors, voici, ça termine. Ce que j'ai mis ici, les acétates de la fin, ça présente simplement la méthodologie qu'on a utilisée pour étudier un cas. Je pense que c'est moins important, alors je l'avais mis à part. Alors, voici, M. le Président, je pense, le résultat de notre étude.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup, professeur. Nous allons, avec vous, procéder à une période d'échange. Sans plus tarder, j'inviterais le vice-président de la commission et député de LaFontaine à bien vouloir débiter. M. le député.

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. Bienvenue à vous deux. J'aurais aimé ça, avoir lu vos recommandations avant que la ville de Montréal vienne. Dans votre conclusion...

**Une voix:** ...

**M. Tomassi:** ... — oui, c'est ça, exactement — le 50 km/h, selon vos études, c'est une vitesse qui est respectable en milieu urbain. Les risques, comme vous dites, là, d'accidents mortels ou graves sont diminués si les gens respectent le 50 km/h. De là l'importance de faire respecter cette vitesse-là.

Vous mentionnez aussi que l'indiscipline des piétons et la témérité causent problématique à Montréal. Il faut dire que, dans certaines intersections, si le piéton n'est pas téméraire ou n'est pas discipliné, il peut rester sur la lumière verte pas mal longtemps avant de traverser parce qu'en quelque sorte, oui, les piétons sont indisciplinés, mais, d'un autre côté, aussi on a des chauffeurs qui ne respectent pas la priorité des piétons. Alors, ça fait en sorte que, quand ça t'arrive une fois en tant que piéton, tu ne veux pas non plus que ça t'arrive deux fois puis tu veux traverser la rue.

L'exemple de tantôt des traverses piétonnières, je sais qu'à Toronto j'ai eu le malheur de passer tout droit sur une traverse piétonnière où est-ce qu'il n'y avait pas de stop, pas de lumière puis je me suis fait ramasser par ma cousine à côté parce que ça ne se faisait pas, puis il fallait arrêter, puis il y avait un piéton. Ici, les chauffeurs ont de la misère à faire leur stop quand il y a une traverse piétonnière; imaginez-vous, en mettre où est-ce qu'il n'y a pas de stop.

Alors, je comprends votre étude puis je pense qu'elle est pas mal documentée dans ce sens-là, pour dire que, oui, on a deux problèmes: le problème des chauffeurs automobiles est un problème; le problème des piétons aussi, un autre problème. Votre recommandation sur la publicité non pas axée sur les conducteurs de véhicules, mais aussi sur les piétons, c'est quelque chose d'important. Recommandation aussi à la ville de Montréal de dire: Mets peut-être plus de policiers ou fais en sorte que tes petits bonhommes verts sur le stationnement s'occupent des piétons et non pas des autos stationnées, peut-être que ce serait quelque chose de bon aussi pour la ville de Montréal.

Vous êtes ingénieur, vous êtes quand même à la Polytechnique. En termes de technologie, on a des gens qui sont venus nous parler de la technologie du photoradar pour essayer de diminuer l'impact... ou la vitesse sur nos routes. On en a entendu un peu partout, là, la façon qu'on allait... Puis je pense que le prochain groupe, là, qui sont ici, dans la salle, vont nous en parler aussi. Cette façon de faire, il y a les policiers, mais, vous le dites, vous aussi, là, les policiers ne peuvent pas être partout sur le territoire. L'implantation de ces systèmes-là en ville, dans des coins où est-ce que vous avez observé, là, il y a des coins plus problématiques, est-ce que vous voyez un avantage ou des inconvénients à l'installation de ces appareils-là pour faire diminuer la vitesse? Parce qu'on le voit, là, la vitesse, c'est une des grandes causes d'accident, là.

● (18 heures) ●

**M. Gou (Michel):** Bien, écoutez, vous me prenez un peu au dépourvu parce que je n'ai pas fait

d'étude sur les cinémomètres, mais effectivement, en milieu urbain, c'est peut-être une bonne utilisation. Je sais qu'il y a des gens qui veulent les utiliser aussi sur les autoroutes. Le taux de collisions sur les autoroutes est tellement bas, je ne pense pas que ça serve à grand-chose, à part remplir les coffres de quelqu'un. Mais peut-être en milieu urbain, dans certaines situations où on sait que les gens vont généralement vite, c'est peut-être une bonne solution. Mais je vous donne mon opinion pas vraiment de professionnel.

**M. Tomassi:** Non, non, mais c'est correct. Et l'autre question peut-être, c'est ce que la ville de Montréal demande, là, de baisser la vitesse de 50 à 40 km/h. Si les gens ne respectent pas non plus le 40 km/h, on ne réglerait rien non plus, là.

**M. Gou (Michel):** Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous. L'étude qu'on a faite et puis que d'autres ont faite montre que le risque relatif d'être impliqué dans une collision grave, à n'importe quelle vitesse en bas de 50 km/h, est à peu près le même. Donc, que ce soit 50 ou que ce soit 40, ça ne fait essentiellement pas de différence. Donc, je ne suis pas spécialement d'accord avec ce que la ville de Montréal est venue dire tout à l'heure, à ce propos-là.

**Le Président (M. Pinard):** Excusez. Avant de céder la parole au député de Portneuf, je voudrais continuer sur la question du 40 km/h.

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Pinard):** Je voudrais continuer, si vous me le permettez, sur la question du 40 km/h. Si le comportement des automobilistes fait en sorte que la limite, la limite maximum, 50 km/h, n'est pas respectée, alors, si on ajoute un 20 km/h additionnel comme comportement, à ce moment-là, si on la descend à 40, la limite, si la limite était descendue à 40, si on ajoutait un 20, on remonte à 60, bien, de 40 à 60, selon vos données, professeur, à 60 km/h, il y a encore sensiblement la même tendance qu'à 50 km/h. C'est à compter de 65, 70 qu'il y a vraiment accidents plus lourds et nombre de décès. Est-ce que j'ai bien compris?

**M. Gou (Michel):** Oui, vous avez raison pour les collisions entre véhicules. Évidemment, pour les collisions avec un piéton, c'est tout autre chose. À partir de 25 km/h, il peut y avoir des décès, avec un piéton.

**Le Président (M. Pinard):** Est-ce que la ville de Montréal table sur le fait que c'est un comportement humain normal que de fixer une limite à 40 et en sachant à l'avance que les gens ne rouleront pas 40?

**M. Gou (Michel):** M. le Président...

**Le Président (M. Pinard):** Selon votre expérience et les travaux que vous avez réalisés dans le passé.

**M. Gou (Michel):** Bien, écoutez, réellement, c'est un côté que je n'ai pas étudié, mais personnellement j'aimerais mieux connaître une limite et que cette limite-là

soit respectée plutôt que d'avoir une limite et savoir que je peux faire un peu plus. En tout cas, pour moi, j'aime mieux la précision de savoir que c'est 50 puis un policier peut m'arrêter si je fais 51. En tout cas, je ne suis pas sûr que tout le monde pense comme ça, mais...

**Le Président (M. Pinard):** O.K. Ma dernière question avant de céder le temps de parole à mes collègues: Est-ce que, vous, comme professeur et spécialiste au niveau des accidents, est-ce que vous seriez un de ceux qui recommanderaient aux membres de cette commission de hausser la vitesse permise sur les autoroutes du Québec? Et, si oui, à combien on pourrait hausser cette vitesse?

**M. Gou (Michel):** Bien, je dirais oui, premièrement.

**Le Président (M. Pinard):** Oui?

**M. Gou (Michel):** À combien? Je ne sais pas, mais certainement au moins à 120, parce que les critères de design des autoroutes... je ne le sais pas, il faudrait demander à un ingénieur civil, mais c'est 120 ou 130. Présentement, que ce soit 100 ou 120, les taux d'accidents sont très faibles. Personnellement, je n'aurais aucun problème à recommander d'augmenter la vitesse sur autoroute. Mais encore une fois j'aimerais mieux qu'une vitesse soit indiquée et qu'on s'y tienne.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, vous qui êtes un spécialiste en la matière, vous nous dites, vous dites aux membres de cette commission, ce soir: La vitesse de 100 n'est pas respectée, mais qu'on la fixe à 120 km/h l'accident ne sera pas plus grave et il n'y aura pas plus d'accidents, à cause de la configuration des autoroutes.

**M. Gou (Michel):** Bien, disons, c'est une opinion que je vous donne, parce qu'elle n'est pas basée sur aucune étude, à ce moment-là. Mais j'aurais tendance à croire que oui parce qu'effectivement je pourrais dire que la majorité des gens circulent déjà à 120 km/h sur les autoroutes.

**Le Président (M. Pinard):** J'aimerais avoir un commentaire du Pr Abraham.

**M. Abraham (Érick):** Bien, par rapport à avoir fait des essais en voyageant sur les autoroutes, si vous vous mettez à 100 km/h, il y a rarement de personnes que vous allez dépasser. Donc, les gens roulent déjà à plus que 100 km/h sur les autoroutes. Puis le taux d'accidents, si je me souviens bien d'avoir eu le commentaire à la Sûreté du Québec, c'est: 11 % des accidents mortels sont sur les autoroutes. Donc, les gens roulent déjà à plus que 100. Donc, si vous fixez la vitesse à 110 ou à 120, ça ne changera pas grand-chose. Sauf que, si les gens se disent: Bien là la vitesse est à 120, puis là ils peuvent se permettre d'aller à 130 ou à 140, bien ça, c'est une autre problématique. Si vous décidez de fixer la vitesse à 120, il faut la faire respecter. Déjà, présentement, la vitesse est à 100, et les gens ne la respectent pas. Donc, c'est ce côté-là qu'il faut... Les gens roulent déjà plus vite. Mais, si vous augmentez les limites, est-ce que les gens vont

rouler encore plus vite? Puis là peut-être on va avoir des problèmes dans le futur si ce n'est pas respecté. C'est mon opinion, là.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. M. le député de Portneuf.

**M. Soucy:** Merci, M. le Président. Je dois vous dire que vous avez d'excellentes questions.

**Le Président (M. Pinard):** ...

**M. Soucy:** Pardon?

**Le Président (M. Pinard):** Lorsqu'on parle de hausse de la limite, est-ce que ça vous plaît?

**M. Soucy:** Bien, la hausse de la limite... Bon, écoutez, le constat qu'on fait, c'est que la tolérance qu'on exerce sur les routes, c'est simplement pour assurer que, lorsque le policier émet un constat, au niveau de la preuve, il sera capable de démontrer hors de tout doute raisonnable que la marge d'erreur que le conducteur peut percevoir dans le véhicule, la marge d'erreur de la technologie, quand les deux chiffres s'additionnent ou se soustraient selon le cas... pour s'assurer qu'on n'ait pas de problème lors d'une contestation.

Mais, cela étant dit, je suis un peu surpris de la réponse, considérant que, dans l'étude, vous nous dites qu'à chaque tranche de 10 km d'augmentation de vitesse, bien le taux d'accidents graves ou mortels augmente. Nous autres, notre objectif ici, c'est de réduire les fatalités au plus bas possible, en sachant qu'on ne pourra jamais y arriver mais qu'on peut infléchir la tendance actuelle.

Puis, si je regarde le graphique que vous nous présentez, là où, moi, j'ai une surprise, c'est que le risque relatif d'accident est plus élevé lorsqu'on roule à 30 qu'à 50, en milieu urbain, à Montréal, au moment de l'étude. Est-ce que ça, vous pouvez m'expliquer ça?

**M. Gou (Michel):** En réalité, il n'y a pas une grande différence. Mais vous avez peut-être deux questions. Pour revenir à la vitesse sur autoroute, évidemment c'est totalement différent des résultats de cette étude-là qui se passe en milieu urbain. Par définition, la façon dont on a calculé le risque relatif, par définition le risque relatif, il est égal à l'unité quand tout le monde roule à 50. Alors, c'est sûr que, si je roule à une vitesse plus faible ou à une vitesse plus élevée, le risque va être plus grand. C'est le calcul mathématique qui va faire ça.

**M. Soucy:** ...l'hypothèse de départ qui fait que...

**M. Gou (Michel):** Bien, ce n'est pas l'hypothèse, c'est la façon dont on a défini la manière de calculer le risque relatif, qui est calculé par toutes sortes de chercheurs.

**M. Soucy:** O.K.

**M. Gou (Michel):** Alors, en réalité, ce risque-là, en bas de 50 km/h, il faudrait qu'on considère qu'il est essentiellement constant, là, et faible. Mais effectivement il augmente avec la vitesse.

**M. Soucy:** O.K. Maintenant, dernière question, les contrôles techniques, on en parlé rapidement. Alors, ce que je comprends, c'est que, dans les zones de 50, on peut aller jusqu'à 68, 69 sans trop de problème. Bien, quand je dis ça, je parle en termes de possibilité d'être intercepté par un policier. Puis ce que vous nous dites, c'est que c'est à cette vitesse-là où le risque d'accident mortel ou grave est grand. Donc, si on appliquait le cinémomètre, pas l'ancien système avec la photo, là, mais vraiment les systèmes avec les meilleures technologies possible, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir un incitatif plus grand pour diminuer la vitesse? Parce que Montréal veut réduire, ils veulent réduire à 40 parce qu'ils savent que ça va prendre une vitesse de 60 pour être capable peut-être d'intercepter réellement. Alors, est-ce qu'on peut appliquer les deux façons de faire, avec la technique?

• (18 h 10) •

**M. Gou (Michel):** Bien, écoutez, moi, je pense que l'objectif, dans les rues de Montréal, d'après notre étude, c'est de s'assurer que la vitesse des usagers est égale ou inférieure à 50 km/h. Il y a probablement plusieurs moyens d'y arriver. Entre autres, la synchronisation des feux de circulation, c'est un très bon moyen de s'assurer qu'il n'y a pas de course, bon. Le cinémomètre, ça peut être un autre moyen, je ne sais pas, la présence policière, ça peut être d'autres moyens. Je n'ai pas vraiment d'expertise à vous donner là-dedans sur les moyens qu'il faut prendre pour arriver à l'objectif.

**M. Soucy:** Est-ce que vous avez constaté, dans votre étude, qu'il y avait des endroits où les accidents ont eu lieu, où les collisions ont eu lieu, est-ce que la présence policière aurait... est-ce que c'était possible physiquement de la faire? Parce qu'on sait que, sur certaines autoroutes, c'est impossible d'avoir un policier qui fait de l'interception, il n'a même pas de place pour lui-même. Alors, c'est là où on pense que le cinémomètre pourrait être une aide technique, là, pour les policiers.

**Le Président (M. Pinard):** Professeur.

**M. Gou (Michel):** Évidemment, toutes les collisions que nous avons étudiées, c'était dans des milieux urbains, sur la rue Saint-Denis, sur... Donc, est-ce que c'est possible de mettre un policier? Je ne sais pas. Mais j'ai l'impression que c'est un ensemble de choses que l'on observe à Montréal entre autres, depuis plusieurs... en tout cas, moi, j'habite Montréal, donc j'observe Montréal, ça se passe peut-être ailleurs, mais que la présence policière a diminué, et donc les gens... la vitesse des véhicules a augmenté, le nombre de personnes qui passent sur les feux rouges, le nombre de personnes qui ne font pas leur arrêt obligatoire a augmenté. Je pense, c'est tout un ensemble. C'est que les limites se sont déplacées parce qu'il n'y a plus de présence policière pour la sécurité routière. Alors, moi, je pense, la sécurité routière, ce n'est pas nécessairement de mettre une contravention, c'est peut-être juste la présence, elle va faire que les gens vont mieux respecter les règlements.

**M. Soucy:** Alors, merci.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le député de Portneuf. Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Merci, M. le Président. Simplement une question au niveau de l'adhérence des pneus. Est-ce que, chez vous, il y a eu des études de faites au niveau de l'adhérence des pneus?

**M. Gou (Michel):** Oui, j'ai fait certaines études, il y a plusieurs années, pour la Sûreté du Québec entre autres, qui désirait savoir s'ils devaient mettre quatre pneus à neige ou deux pneus à neige, etc.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Quel a été le résultat?

**M. Gou (Michel):** Bien, je leur avais recommandé de mettre quatre pneus pareils. Et ça, je pense, c'est... Évidemment, dans ce temps-là, ça remonte à plusieurs années, puis c'était surtout des véhicules à propulsion qu'ils conduisaient. C'est bien important d'avoir quatre pneus pareils. Habituellement, dans des conditions de neige, je leur recommandais de mettre des pneus à neige, mais ça dépendait des régions.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** O.K. Une toute petite, M. le Président?

**Le Président (M. Pinard):** Allez, allez.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Au niveau de l'enseignement du comportement, respect d'ordre public, respect, bienséance, ne pourrait-on pas commencer dès le jeune âge et statuer là-dessus? Le jeune âge, sinon, parce que, rendu adulte, là, ce n'est pas évident.

**M. Gou (Michel):** Bien, vous avez raison. Je pense que d'abord, un enfant qui se promène dans la voiture de ses parents, le parent a un exemple à montrer, mais on pourrait probablement ensuite poursuivre à l'école. C'est sûr que, si on a un comportement délinquant jusqu'à 20 ans sans que personne ne le réprime et puis tout d'un coup on impose des règles, ça doit être difficile, là.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** L'âge des gens que vous avez étudié au niveau des collisions, est-ce que c'était un facteur à considérer?

**M. Gou (Michel):** Je ne peux pas vous répondre, je ne peux pas vous répondre maintenant.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Merci, M. le Président. Est-ce que j'ai bien compris, tout à l'heure, lorsque vous parliez de la vitesse, que 40 ou 50 km/h ça ne changeait rien?

**M. Gou (Michel):** Ce n'est pas tout à fait exact de dire que ça ne change rien. Ce que j'ai dit, c'est que le risque relatif d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle à 40 ou à 50 est à peu près similaire, là.

**M. Lelièvre:** O.K. C'est parce que, dans le mémoire du ministère des Transports... Parce que le ministère des Transports a déposé un mémoire à cette

commission puis il disait qu'il constatait que les accidents avec blessures graves en milieu municipal se produisent plus particulièrement sur les routes où la vitesse permise est de 50 km/h, où circulent, par exemple, plus d'usagers vulnérables, piétons, cyclistes, personnes âgées, etc. Puis, quant aux accidents avec blessés légers et ceux avec dommages matériels seulement, ils se produisent à plus de 60 % chacun sur le réseau municipal.

**Le Président (M. Pinard):** C'est où, ça?

**M. Lelièvre:** Sur le réseau municipal. Est-ce que vous avez fait des études comparatives pour voir le taux d'incidence, par exemple, au niveau des endroits moins peuplés ou plus densément peuplés comme Montréal?

**M. Gou (Michel):** Non.

**M. Lelièvre:** Parce que, les comportements en campagne, les excès de vitesse, même s'il y a moins de personnes, il peut y avoir une corrélation entre un certain pourcentage de délinquance.

**M. Gou (Michel):** Non. Évidemment, nous nous sommes limités, dans le cadre de cette étude-là, à Montréal pour des raisons de logistique parce que nous avons obtenu la permission de circuler dans une voiture d'Urgences-Santé parce que nous avons besoin d'être sur place tout de suite, le plus tôt possible après la collision. Donc, c'est sûr que, même dans Montréal, il y a des zones qui sont moins développées que d'autres, mais en général c'est des zones assez développées, là.

**Le Président (M. Pinard):** Oui, M. le député de Mille-Îles. Excusez-moi.

**M. Clermont:** J'aurais une question à vous poser — je m'excuse si je suis arrivé en retard à la commission. Montréal est arrivée, tout à l'heure, avec 40 km/h à Montréal pour les autos. Moi, j'ai eu comme expérience, là, dans une zone d'école... puis avec raison, là, c'est 30 km/h. Et, si vous voulez essayer ça, demain, quelque part, à 30 km/h, tu ne marches pas, tu t'en vas bien tranquillement, puis c'est bien correct. Et l'exemple que je voudrais vous donner...

Parce que j'étais conseiller municipal à ville de Laval. J'avais eu une pétition, 125 personnes qui m'avaient signé une pétition, là, dire, sur une telle rue, que le monde allait trop vite. Puis c'était 30 km/h. Il y a un parc, tout ça, c'est correct que ce soit 30 km/h, c'est une place dangereuse. Ça fait que la police est arrivée sur les lieux puis elle a mis 50 km/h avant de donner le premier billet. Sur les 124 qui avaient signé ma pétition, il y en a eu 117 qui ont eu un ticket. Et le lendemain on a fait la même chose. Et, je vais vous dire quelque chose, la troisième journée, ils m'ont tous appelé pour dire: Ça n'a pas de bon sens, voyons donc! Mais c'est eux autres qui m'avaient demandé de mettre la police parce que... c'était important.

Là, Montréal nous arrive avec 40 km. Je ne me vois pas, sur la rue Saint-Denis, ou sur Papineau, ou sur le boulevard Pie-IX, à 40 km/h. Il n'y a pas personne qui va faire ça. Ils nous disent qu'ils ont engagé 130 policiers; je suis d'accord à 100 %. Mais, moi, j'ai toujours eu

comme expérience que, quand je m'en vais sur la 40 ou sur l'autoroute, que je vois un char de police quelque part, tu mets tout de suite le brake puis tu regardes comment tu vas parce que c'est important, tu viens de la voir. Ça, c'est une protection épouvantable. Ça et les panneaux qu'on voit souvent: tant de milles à l'heure que tu t'en vas. On est porté, pas à regarder combien qu'on va... le panneau... Ah, regarde donc ça, je m'en vais à 110, je vais rebaisser à 90.

Moi, je pense que Montréal, avec son 40 km, est dans le champ complètement. Il n'y a personne, à moins de vouloir entrer de l'argent dans les coffres de la ville, épouvantable, je ne pense pas qu'il y a un citoyen qui va aller à Montréal, ni moi ni mes confrères, à 40 km. Moi, c'est mon idée, mais je ne sais pas, sur ça, je n'étais pas là quand vous avez parlé de Montréal. Est-ce que, vous, vous trouvez que 40 km à Montréal, ça a du sens ou ça n'a presque pas de sens?

**M. Gou (Michel):** Excusez-moi, M. le député. Je pense effectivement qu'il n'y a pas vraiment d'intérêt à baisser la vitesse à 40 km/h, mon étude montre que le risque relatif est à peu près similaire que ce soit 40 km ou 50 km.

**M. Clermont:** C'était le point que je voulais apporter, parce que 40 km, comme je vous dis... C'est sûr que, quand on parle de 30 km vis-à-vis une école, il faut respecter ça, puis avec raison, c'est nos enfants, et tout ça. Mais, si vous le faites tranquillement puis vous le faites à 30 km, vous allez voir que vous ne marchez pas beaucoup. Mais 40, à Montréal, moi, je pense que c'est impossible à moins de vouloir remplir les coffres de la ville complètement, ça, c'est sûr. C'est mon opinion personnelle.

**M. Gou (Michel):** Moi, je ne veux pas commenter là-dessus.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, votre opinion est exprimée, M. le député.

**M. Clermont:** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Pinard):** L'opinion du professeur est à l'effet que, lorsqu'il y a une limite, il devrait y avoir sanction dès qu'on franchit la limite. C'est bien ce que vous nous avez mentionné?

● (18 h 20) ●

**M. Gou (Michel):** Dès que c'est raisonnable, bon, et dès qu'on peut le mesurer, effectivement.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le député de Beauharnois. Ensuite, ce sera M. le député de Beauce-Nord.

**M. Deslières:** Non, mais je pense que le propos de notre collègue est intéressant. Mais, juste pour fins de discussion, là, dans le document de la ville de Montréal, juste pour précision, là — c'est parce qu'on les a peut-être manqués, tout à l'heure, un peu, là — ils nous disent ceci comme information: 40 km partout; 30 km dans les milieux sensibles, écoles, parcs, foyers; 50 km, à l'exception sur les artères — alors, on va définir c'est

quoi, les artères, sur l'île de Montréal, dans la ville de Montréal; 60 km sur les rues d'interface avec les autoroutes urbaines du MTQ; et 70 km, autoroutes urbaines du MTQ.

Alors, il faudrait voir. Non, mais je pense que la question est pertinente, parce que d'une part vous nous dites: Il n'y a pas grand différence. Et ils engagent 130 policiers, puis ils baissent les zones. Alors, il ne faut peut-être pas leur porter d'intention, mais sauf que la question se pose, là: C'est quoi, la stratégie globale qui est en arrière de ça? Puis c'est leur stratégie, et tout ça. Ils sont en demande, en passant. Le ministère a donné le O.K. pour un arrondissement, je crois. Alors, on verra.

Vous faites référence, messieurs, dans votre document, à des campagnes de sensibilisation, puis là c'est une... à «l'amélioration du comportement téméraire et imprudent — je n'avais pas fini la phrase, je pensais que c'étaient des automobilistes, mais c'est des piétons — des piétons montréalais devraient être conduites».

**M. Gou (Michel):** Oui, et, comme je le disais tout à l'heure, il ne faut pas croire par ça que tous les automobilistes sont parfaits et les piétons ne le sont pas, mais les...

**M. Deslières:** L'inverse n'est pas...

**M. Gou (Michel):** Non, mais les cas que nous avons étudiés, les 21 cas de piétons, tous ces cas-là se sont produits hors des intersections. Donc, c'est sûr que c'est un comportement téméraire de la part du piéton. Mais c'est sûr qu'il y a des automobilistes qui écrasent des piétons qui traversent correctement, etc.

**M. Deslières:** Non, mais je pense que votre propos est pertinent puis il est imaginatif aussi. Mais c'est la réalité, là. Tu sais, on a fait beaucoup de campagnes, hein, sur différents secteurs, dans différentes... Sauf qu'en tout cas, de connaissance, là, je n'en ai jamais vu, des campagnes de sensibilisation auprès des piétons, parce qu'ils se sont toujours considérés comme des victimes.

Puis là on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de préjugés, hein, dans les évaluations. On parlait des motocyclistes, on parlait des... Là, on parle des piétons. On dit: Non, non, attends un peu, là, les piétons avec sont en cause, là, ce n'est pas toujours des victimes, là, c'est eux autres qui sont la cause de l'accident, leur comportement et leur attitude.

**M. Gou (Michel):** Bien, les piétons sont victimes dans le sens que ce sont eux qui se font blesser, mais...

**M. Deslières:** Ils ont une responsabilité.

**M. Gou (Michel):** Ils ont une responsabilité, c'est ça.

**M. Deslières:** Ça va pour moi. Je pense que mon collègue a une question.

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Oui. Merci, M. le Président. On ne vous a pas entendu beaucoup parler des moyens... des

distractions, les cellulaires au volant, les distractions puis les... Quand il y a un accident, souvent c'est causé parce qu'on a été distrait, et puis les conditions des autos. Puis, aujourd'hui, on parle beaucoup de l'alcool au volant, mais il y a beaucoup d'autres substances, aujourd'hui, que les gens peuvent prendre, les pilules pour rester debout 48 heures, puis, à un moment donné, là... Dans votre étude, est-ce que vous avez tenu compte de ça à un moment donné?

**M. Gou (Michel):** Évidemment, il faut se replacer dans le contexte, dans le sens que, nous, notre groupe est un groupe constitué d'ingénieurs mécaniques, donc ce qui nous intéresse plutôt, ce sont les véhicules, donc on travaille pour améliorer la conception des véhicules en général, et des études qui touchent directement aux véhicules.

Ce qui touche au comportement, j'ai des collègues au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, il y a des psychologues, il y a des médecins qui font des études particulières là-dessus. Entre autres, le Dr Claire Laberge-Nadeau a fait une étude sur l'utilisation du cellulaire, il y a quelques années, elle a fait une étude pour la SAAQ sur l'utilisation du cellulaire. Si je me souviens bien, elle avait trouvé qu'il n'y avait pas grande influence du cellulaire sur les collisions.

Moi, je pense personnellement que toute distraction peut avoir une incidence, peut amener à une collision, mais que ce soit le cellulaire, ou que ce soit discuter fortement avec mon voisin ou ma voisine, ou manger mon sandwich, ou lire mon journal, ou regarder la télévision, comme on voit plein de gens le faire, je pense que c'est tout aussi dangereux, en fait. Mais personnellement nous n'avons pas fait de recherche là-dessus.

Vous parliez de l'état mécanique. Il y a plusieurs années, nous avons fait une étude pour étudier l'incidence des défauts mécaniques des poids lourds sur la sécurité routière. Alors, c'était une étude qui avait pas mal d'ampleur. On a étudié 225 accidents de poids lourds sur deux ans et on a déterminé, si je me souviens bien, qu'environ 15 % d'entre eux, que, pour 15 % d'entre eux, les collisions étaient le résultat d'une défectuosité mécanique. Et je pense que nos travaux ont appuyé la loi n° 430 qui régit le transport et que les choses se sont améliorées. Mais en réalité on n'a pas mesuré, depuis la loi n° 430, est-ce qu'il y a eu des changements ou pas. Mais, pour les poids lourds, on avait mesuré que 15 % des collisions impliquant un poids lourd étaient le résultat d'une défectuosité mécanique. Mais, pour les véhicules de tourisme, je pense que c'est beaucoup plus faible, c'est des chiffres de l'ordre de 1,5 % ou...

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Oui. Vous aviez étudié la question des défectuosités mécaniques. Est-ce que la vitesse était en jeu également?

**Le Président (M. Pinard):** M. le Pr Abraham.

**M. Gou (Michel):** Je ne me souviens pas.

**M. Abraham (Érick):** Mais on n'a pas fait de reconstitution d'accidents.

**M. Gou (Michel):** Non.

**M. Abraham (Érick):** Le but, ce n'était pas de savoir si les véhicules roulaient trop vite ou pas, c'était de savoir s'il y avait un problème mécanique qui avait pu causer la collision. Sauf que, si on savait que, le véhicule, il y avait des témoins autour qui disaient qu'il avait roulé trop vite, c'était mentionné dans le rapport, mais ce n'était pas le but de l'étude, là, c'était vraiment une expertise mécanique, là.

**M. Lelièvre:** Parce qu'on a, dans le mémoire du ministère des Transports, une affirmation à l'effet que 50 % des conducteurs, au Québec, ne respectent pas les limites de vitesse. Et puis, dans les zones urbaines, c'est 50 % des conducteurs qui ne respectent pas le 50 km; sur les 90 km/h, c'est 66 %; puis 80 % dépassent le 100 km sur les autoroutes. Ça commence à faire du monde.

**M. Gou (Michel):** Probablement qu'il y avait certainement des collisions qui ont été le résultat... pas le résultat, mais une des causes, c'était la vitesse. En fait, au cours de cette enquête-là, on avait un catalogue des causes de collisions très important, là, avec peut-être 300 causes différentes, avec des arbres, donc des causes secondaires, etc. Donc, la vitesse en était un, mais on ne l'a pas étudié particulièrement parce que le but de l'étude, c'étaient les défauts mécaniques.

**Le Président (M. Pinard):** Merci. Le député de Beauharnois, une dernière question?

**M. Deslières:** Oui. Une question. Je veux profiter de votre passage. Vous êtes deux spécialistes, vous avez fait beaucoup d'études au niveau de la sécurité. Et vous avez répondu en partie à un de mes collègues. Concernant les pneus d'hiver, là, on constate, puis vous le savez encore mieux que moi, 90 % les ont, 10 % ne les ont pas. Dit comme ça, ça ne paraît pas beaucoup, mais c'est 500 000, 600 000 voitures ou automobilistes qui ne les ont pas, tout ça. Puis, cet avant-midi, on apprenait — grande surprise — qu'il y a des élèves et des écoliers qui sont transportés, au Québec, par des types de véhicules, berlines ou taxis, tout ça, qui n'en ont pas. Ce n'est pas de l'obligation. Alors là, il y a des gens qui choisissent de ne pas en avoir, ça, c'est une chose, mais il y a des gens qui choisissent de faire du transport et qui transportent des élèves, des écoliers puis qui n'en ont pas.

Votre position sur ça. Est-ce qu'au Québec on devrait légiférer pour... Bien sûr, il y a 10 %, mais, moi, je constate, mon expérience de parlementaire, c'est qu'on légifère, la plupart du temps, pour 10 %, 15 %, 20 % de la population, pour régler des situations qui ont évolué, tout ça. Est-ce qu'à ce moment-ci, selon ce que je viens de vous dire, selon vous, selon votre compétence, on devrait légiférer?

**Le Président (M. Pinard):** Messieurs.

● (18 h 30) ●

**M. Abraham (Érick):** Moi, ce que je pourrais dire, c'est qu'acheter des pneus d'été... bien, quatre saisons, qu'on pourrait dire, les utiliser deux ans puis ils sont finis après deux ans, alors qu'on a une performance qui est moindre en hiver, alors que prendre des pneus quatre saisons

pour l'été puis le début de l'automne, la fin du printemps, on va avoir une bonne adhérence, puis les changer pour les pneus d'hiver qui vont faire un meilleur comportement pour le froid principalement — il y a de la neige, mais le froid aussi qui affecte la composite des pneus — en termes d'usure puis de coûts, en bout de ligne, les pneus vont s'user également en été et en hiver, ils vont faire la même durée de temps, mais on va avoir des meilleures conditions d'adhérence au niveau de la route puis peut-être de diminuer les risques.

Donc, moi, il me semble que dire que, oui, on devrait avoir des pneus... peut-être que ça va sauver une, deux, trois, peut-être plus de collisions ou des situations qui peuvent engendrer des blessures, puis, si déjà, 90 % de la population, on le fait, pourquoi l'autre 10 autres... C'est un privilège de conduire une auto puis d'utiliser une auto. Donc, il faudrait peut-être protéger les autres qui seront victimes du fait qu'il y en a qui n'installent peut-être pas des pneus d'hiver.

**M. Deslières:** Je comprends parfaitement bien — je vous donne ça de mémoire — qu'on est partis de 68 % à 90 % de gens, d'automobilistes qui ont cette habitude de changer leurs pneus, puis tout ça. Mais encore une fois, et dans ce domaine-là comme dans d'autres domaines, à un moment donné, il faut légiférer. Il faut légiférer. Moi, je pense que... On regarde les lois, là, on légifère toujours pour 10 %, 15 % de la population. Là, il y a un blocage. Là, ça a l'air que c'est un groupe solide. Et encore une fois, dit comme ça, là, 10 %, bien, oui... Ce n'est pas 500 automobiles, c'est 500 000. 500 000, là, ce n'est pas juste sur la rue Saint-Denis, là, c'est partout. Et conséquemment, moi, j'en ai quatre, pneus d'hiver, je me promène, je peux avoir un accident quand même, là, il peut arriver d'autre chose, sauf que, là, je peux être impliqué dans une collision ou quelqu'un a décidé dans sa liberté à lui de ne pas avoir de pneus d'hiver. Moi, je pense que, je ne sais pas, là, je penche vraiment sur un de ces points d'observation de la commission, là, où je pense que là il faut arriver à une solution, là.

**M. Abraham (Érick):** Comme je vous dis, point de vue monétaire, ça ne change rien que tu aies des pneus quatre saisons pendant deux ans ou des pneus d'hiver et d'été qui durent quatre ans, en bout de ligne ça te coûte la même chose, mais tu as une meilleure adhérence au niveau de la chaussée. Puis il y en a qui vont dire que les pneus ne dureront pas, mais les manufacturiers recommandent que les pneus durent au maximum six ans ou quelque chose comme ça. Donc, dans les deux côtés, on est en dessous. Donc, je ne vois pas pourquoi qu'il y aurait un problème à ce niveau-là d'avoir des pneus pour les bonnes conditions. Quand vous allez dehors en hiver, vous vous habillez pour ne pas avoir froid, mais ça peut être la même chose pour les autos, là, au point de vue d'adhérence au niveau de la chaussée, là.

**Le Président (M. Pinard):** J'aime votre expression.

**M. Lelièvre:** Donc, conclusion, vous êtes en accord qu'on devrait légiférer.

**Le Président (M. Pinard):** J'aime votre expression.

**M. Abraham (Érick):** Moi, je suis en accord, là. Ça ne veut pas dire que mon collègue est en accord ou pas, là, mais...

**Le Président (M. Pinard):** Est-ce que, monsieur...

**M. Gou (Michel):** Je peux peut-être rajouter quelque chose. Effectivement, je pense que je ne peux pas vous dire qu'il y a beaucoup de collisions qui se produisent parce que quelqu'un n'a pas de pneus d'hiver. Mais, je pense, c'est un facteur qui contribue à la sécurité, d'avoir des pneus d'hiver, et évidemment ça contribue à la fluidité de la circulation, ce qui n'est pas négligeable aussi.

**Le Président (M. Pinard):** Messieurs, merci infiniment de votre témoignage, de votre dossier et surtout de l'échange que nous avons eu ensemble. Ça a vraiment enrichi les membres de la commission. Merci beaucoup.

(Changement d'organisme)

Alors, j'inviterais maintenant le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec de bien vouloir se présenter devant la commission. Et permettez-moi, chers collègues, de vous présenter M. Robert Lalonde, président — bonjour monsieur — ...

#### **Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)**

**M. Lalonde (Robert):** Bonjour.

**Le Président (M. Pinard):** ... — ainsi que M. Yvan Grenier, le directeur général du regroupement. M. Grenier, bonjour.

**M. Grenier (Yvan):** Bonjour.

**Le Président (M. Pinard):** D'abord, la commission tient à s'excuser parce que vous deviez nous rencontrer à 16 h 30, et deux heures de retard. Alors, on sait que vous êtes très occupés, on s'excuse. Mais ici, en ce Parlement, on sait toujours à quelle heure qu'on commence mais on ne sait jamais à quelle heure qu'on termine. Et, avec les travaux de l'Assemblée nationale... Les membres de la commission ont été obligés de s'y soumettre.

Alors, messieurs, on va vous entendre, et par la suite il nous fera plaisir de dialoguer avec vous. Alors, est-ce que c'est M. Lalonde ou Grenier qui va nous présenter le mémoire?

**M. Grenier (Yvan):** Ce sera moi qui vais présenter le mémoire.

**Le Président (M. Pinard):** Ah! M. Grenier. On vous écoute.

**M. Grenier (Yvan):** Alors, tout d'abord, bonjour à tous. On voulait d'abord vous remercier, là, pour

l'opportunité que vous nous donnez de venir présenter nos positions et nos opinions concernant les différents sujets sur la sécurité sur les routes. C'est un sujet évidemment qui nous tient à coeur parce qu'on exploite de grandes flottes de véhicules.

Sachez tout d'abord, en introduction, que le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec existe depuis une quinzaine d'années et qu'il regroupe 12 des principaux réseaux de location de véhicules automobiles opérables au Québec. M. Lalonde est président du regroupement puis il se fera un plaisir de répondre à vos questions, parce qu'au niveau technique, c'est vraiment M. Lalonde, là, qui va être capable de répondre au nom de l'industrie.

Alors, comme notre mémoire n'est pas très long, afin d'éviter d'oublier des choses, je vais vous le lire rapidement puis je pense que ça devrait aller assez rondement. Alors, le petit mémoire qu'on a bâti était basé sur les quatre questions que vous nous présentiez dans votre document. Deux retiennent particulièrement notre attention, mais on a quand même fait quelques légers commentaires sur d'autres sujets.

Alors, tout d'abord, le cellulaire au volant. Notre industrie possède des flottes importantes de véhicules, et les coûts d'assurance représentent un poste important de nos dépenses. Ainsi, tout changement pouvant réduire le volume d'accidents chez nos clients ne peut être que positif pour nos entreprises. Bien que nous ne doutions pas que l'usage du cellulaire au volant représente une source de distraction pour le conducteur, nous n'avons pas noté d'évidence d'impact direct de son usage sur le taux d'accidents dans nos véhicules.

L'usage du cellulaire est devenu un incontournable chez nos clients, et son interdiction pure et simple ne nous apparaît pas appropriée actuellement. La sensibilisation des conducteurs et l'encouragement à réduire son usage au volant nous semblent plus appropriés. Le mains-libres est un outil à promouvoir, mais celui-ci n'améliore pas la concentration du conducteur. La promotion de bonnes pratiques et la réduction des occasions d'usage du cellulaire au volant aux seuls cas importants nous semblent la voie à suivre. Évidemment, cette sensibilisation s'applique à tous les appareils pouvant causer des distractions aux conducteurs de véhicules.

Au niveau de la vitesse excessive maintenant. La vitesse excessive représente certainement un risque pour la sécurité et un facteur important contribuant aux accidents. Notre industrie est favorable à la mise en place de moyens pouvant contribuer à la réduction générale des vitesses sur les routes. Cependant, tout excès de vitesse ne représente pas nécessairement un grave danger, dépendant de la route, de son environnement, de la météo, de l'état du véhicule et de ses équipements.

Nous sommes d'avis qu'il serait approprié de bien définir ce qu'est une vitesse excessive et de bien cibler les réelles situations à haut risque. Les situations de vitesse excessive représentant un réel danger doivent devenir un comportement perçu négativement par la population, et ce changement de perception devra passer là aussi par la sensibilisation et l'information.

L'usage des cinémomètres photographiques, s'il est démontré de façon formelle qu'il contribuera à réduire de façon significative la vitesse sur les routes et à sensibiliser la population aux effets néfastes de la vitesse sur la sécurité,

nous apparaît comme une piste de solution intéressante. Il est cependant essentiel que l'infraction et l'amende qui seront alors émises visent bien le contrevenant, et je dis bien, le conducteur et non pas le propriétaire du véhicule. Notre industrie, compte tenu de l'importance de ses flottes, devra pouvoir utiliser une procédure simple pour que les infractions soient acheminées au conducteur et non pas au propriétaire du véhicule. À défaut de cette procédure efficace et rapide, les contrevenants chroniques pourraient même être tentés d'utiliser nos véhicules pour contourner la loi. Il est essentiel de réaliser que le locateur de véhicules n'a aucun contrôle sur la conduite de son locataire. Il faudra aussi éviter à tout prix que cet équipement ne devienne un nouvel outil de taxation et un piège à contraventions.

● (18 h 40) ●

Comme le Québec figure déjà parmi les niveaux les plus élevés d'amendes en Amérique du Nord, il ne nous apparaît pas opportun de les augmenter davantage. Les points de démerite et la menace de perdre son droit de conduire nous apparaissent beaucoup plus efficaces pour dissuader les conducteurs.

Si les contrôles doivent être augmentés, c'est certainement en zone urbaine et là où les risques pour la sécurité auront été identifiés qu'il faudra accroître la surveillance. Les campagnes de sensibilisation sont certainement un excellent moyen d'amélioration, et celles-ci doivent être intensifiées pour changer la perception de la population face aux comportements déviant.

Sujet suivant, la motocyclette. Notre industrie n'est pas impliquée dans la location de motocyclettes, mais force nous est de constater que les accidents impliquant ce type de véhicule est inquiétant, et, en termes de primes d'assurance, leur bilan influence les autres usagers de la route.

La diminution du nombre d'accidents de motocyclettes passe par la formation des conducteurs et le resserrement des critères pour l'obtention du permis de conduire. S'il est démontré que le risque d'assurance de ce type de véhicule est plus élevé que pour les autres, il serait sûrement pertinent de tarifier la prime en conséquence. Il est certain que la promotion de la sécurité routière demeure un outil à privilégier et à accroître dans le futur.

Maintenant, concernant les conditions hivernales. La conduite en conditions hivernales relève plus des compétences et de l'attitude du conducteur que des équipements et des facteurs externes. Les campagnes d'information et de sensibilisation sont donc des outils essentiels pour amener les conducteurs à adapter leur conduite en hiver et à équiper leur équipement adéquatement pour la saison froide.

L'industrie de la location offre actuellement un pourcentage important de ses flottes équipées de pneus d'hiver. Comme les accidents causent des pertes de revenus et des hausses de frais d'assurance, s'il avait été démontré que les pneus d'hiver réduisaient de façon marquée le nombre d'accidents sur nos véhicules, la logique économique aurait conduit nos membres à généraliser l'usage des pneus d'hiver. Les campagnes de publicité conduites par le gouvernement, au cours des dernières années, ont accru de façon marquée la demande de nos clients pour les pneus d'hiver et l'industrie a immédiatement augmenté son offre en conséquence. Nous sommes partisans de la sensibilisation et de la satisfaction des clients.

Nous sommes aussi des partisans de pneus en bon état et peu usés. Nous sommes persuadés qu'un pneu quatre saisons neuf vaut bien mieux qu'un pneu d'hiver usé. Un resserrement des critères d'usure serait à notre avis beaucoup plus efficace que l'obligation de pneus d'hiver. Les campagnes d'information ont démontré leur efficacité et elles doivent être maintenues et même intensifiées.

En conclusion, le RLVQ est en faveur de la sensibilisation des conducteurs à la sécurité, et ses membres sont prêts à s'impliquer dans la diffusion de bonnes pratiques chez ses clients. Les membres du RLVQ sont même prêts à utiliser leurs véhicules, lors d'une campagne concertée, comme supports publicitaires porteurs de messages sur la sécurité routière. Il faut impliquer tous les acteurs du milieu et se concerter dans la recherche de meilleurs moyens de sensibilisation. Alors, on vous remercie de votre bonne écoute, et M. Lalonde et moi sommes disponibles pour vos questions.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci beaucoup, M. Grenier. Nous allons débiter immédiatement notre échange. Et je céderai la parole au vice-président de la commission, M. le député de LaFontaine. M. le député.

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. M. Lalonde, M. Grenier, bienvenue, bienvenue chez vous, parce que c'est votre maison aussi. Grosso modo, là, je vous dis une chose, là, vous êtes à l'opposé de la Corporation des concessionnaires du Québec, qui est venue ici avec une idée claire où est-ce que le cinémomètre était à rayer sur la carte, il n'y avait aucune manière de... même si à la fin ils se sont rendu compte que, oui, probablement.

Vous avez une ouverture. Vous dites que, si jamais c'est démontré que ça fait en sorte de diminuer la vitesse puis en conséquence faire diminuer le bilan routier, vous êtes en faveur de cette mesure. C'est quelque chose que, statistiquement parlant, dans les autres pays où est-ce qu'on a implanté ce mode de... ce mode, qu'il ne faut pas regarder seulement comme un mode, mais c'est un élément, hein? Les forces policières, c'est un autre moyen, la configuration des routes, la signalisation, alors tout ça mis dans un complet fait en sorte qu'on risque de diminuer, et vous allez dans ce sens-là.

Où est-ce que je n'arrive pas peut-être à comprendre votre volonté... Puis là je vais avoir deux questions à vous poser. De un, vous dites très clairement, puis je suis complètement d'accord avec vous: «Il est essentiel de réaliser que le locateur du véhicule n'a aucun contrôle sur la conduite de son locataire.» Puis je suis complètement d'accord. De un, vous n'avez pas le contrôle sur le conducteur, mais vous avez un contrôle sur la voiture.

Alors, est-ce que, vous, en tant que locateurs de véhicules, ça ne vous a jamais traversé l'esprit d'implémenter un limiteur de vitesse sur vos véhicules, le bloquer à 120 km, comme l'Association du camionnage est venu nous dire qu'eux, ils préconisent que les camions soient bloqués à 105 km/h? Alors, vis-à-vis vous, c'est une voiture de location, les limites permises, au Québec, sont de 100 km. On peut jouer avec la chose, admettons 120 km, vous décidez, sur tous vos véhicules, de les bloquer à 120 km. Vous avez un contrôle sur la voiture, de un.

De deux, pour ce qui est des cinémomètres puis lors d'infraction... Puis je donnais mon exemple — je ne

sais pas si vous étiez là aujourd'hui — mon exemple personnel, pour la Corporation des concessionnaires. Je comprends qu'eux actuellement, là, ils ne louent plus de voitures, hein? Même quand tu as besoin d'une voiture pour un long terme, ils nous envoient chez vous pour qu'on puisse louer une voiture. Chez eux, eux, c'est des prêts de voiture. La carrosserie, tu rentres au garage, changement d'huile, ils te prêtent une voiture un jour, deux jours. Mais, pour une longue période, c'est vous. Quand on vient chez vous, vous nous demandez une chose: une carte de crédit. Si tu n'as pas de carte de crédit, on ne peut pas louer de voiture chez vous. Vous avez une garantie quand même vis-à-vis le conducteur de la voiture.

Et l'exemple que je donnais, c'est mon exemple à moi, là. La ville de Montréal m'a émis un billet de stationnement que j'ai oublié de payer. 15, 16 jours après que j'aie remis la voiture, il y a quelqu'un chez Enterprise — pour ne pas la nommer — qui m'a appelé pour me dire: M. Tomassi, nous avons reçu un billet d'infraction de stationnement, telle rue, vous étiez locataire de la voiture, il faudrait payer le billet, qu'on a déjà payé. On a votre numéro de crédit à votre dossier. Est-ce qu'on peut prendre le 42 \$, puis je vous envoie le formulaire par fax pour signer? J'ai dit: Écoute, j'ai eu le ticket, oui, j'ai oublié de le payer, envoie-moi ça.

Alors, vous avez quand même un lien, là. Puis je suis quasiment sûr que, dans la méthode de faire que vous avez, vous allez pouvoir d'une manière arriver, dans votre formulaire, où est-ce que, quand les gens viennent signer leur contrat de location, là — il y a un paquet de choses qu'on ne lit pas, là, qu'on devrait probablement lire, mais il y a beaucoup de choses qu'on ne lit pas — il pourrait être mis une clause à l'effet que, si jamais la personne détient un billet ou un billet d'infraction pour la vitesse, bien elle va être tenue responsable. Alors, c'est ça, mes deux questions.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le président.

**M. Lalonde (Robert):** Écoutez, dans un premier temps, avant le cinémomètre, on a, comme vous avez dit, les contraventions. On a déjà la clause qui existe sur nos contrats de location, où, lorsque vous signez, vous nous permettez de facturer. Mais les banques émettrices, pour les cartes de crédit, si le client conteste la facturation, à ce moment-là, retirent la charge. Et, à ce moment-là, c'est sûr qu'on a un recours légal, mais vous comprendrez avec moi que le recours est plus dispendieux que le montant à percevoir. Et je peux vous dire qu'on en a en grand nombre. Vous, vous êtes un homme honnête, intègre, qui reconnaissez vos torts. Malheureusement, ce n'est pas tous les gens, dans la société dans laquelle on vit, qui ont ce problème-là.

La deuxième problématique: une grosse partie de notre clientèle vient de l'étranger, les touristes. Et eux, à ce moment-là, reçoivent souvent les contraventions, et les cartes émettrices ne nous autorisent pas à facturer. Si vous louez une voiture à Paris, vous allez, à ce moment-là, recevoir une contravention des fois plusieurs mois après. Vous ne vous en rappelez pas et vous pouvez décider délibérément de ne pas la payer, et la compagnie de location n'a pas de recours à ce niveau-là. Déjà, pour des montants de 40 \$, 50 \$, on a des problèmes de perception, imaginez maintenant, des montants de 300 \$,

400 \$, 500 \$, 600 \$, les problèmes qu'on va vivre. Et, à ce moment-là, on devient une victime du problème. Et on n'a pas les outils que le gouvernement a pour aller percevoir les sommes en question.

Et on a le gouvernement du Québec déjà comme locataire de véhicules. Je suis convaincu, dans le cas du gouvernement du Québec, que ces derniers vont nous payer, et, à ce moment-là, ils ont un pouvoir sur leurs employés, là, pour payer la contravention. Mais, moi, je dois fonctionner en fonction de votre bonne foi à vous pour décider ou non de payer la contravention. Et, je peux vous dire, c'est un grand nombre de personnes qui ne paient pas leur contravention, même si on a une carte de crédit, pour un montant de 40 \$, imaginez maintenant 400 \$. Et, à ce moment-là, le pouvoir de dissuasion, il vient de disparaître. Je veux dire, en fin de compte, la sensibilisation, ce qu'on veut, vous comprendrez avec moi qu'au niveau sensibilisation, à ce moment-là, il n'y en a plus du tout, là, parce que déjà il est délinquant.

Pour ce qui est du cinémomètre, vous parlez de limiter nos voitures à 120. Notre industrie, on achète et on vend des véhicules continuellement, on conserve nos véhicules environ de six à 18 mois. Donc, il y aurait un coût à installer le système en question, et après, pour l'acheteur éventuel, lui, il peut décider qu'il n'en veut pas, de cet appareil-là.

Dans un deuxième temps, ce ne sont pas toutes les zones qui sont à 100 km/h, il y a des zones à 50, à 70 km/h. On n'évitera pas que ces gens-là vont dépasser la limite de vitesse permise. Donc, on ne réglerait pas à notre avis le problème à ce niveau-là. À ce moment-là, il y a un droit de liberté. C'est beaucoup plus, je pense, le rôle du manufacturier de limiter la vitesse à 120 km/h que le rôle du locateur.

• (18 h 50) •

**M. Tomassi:** Oui. Pour revenir à votre questionnement sur le cinémomètre, je comprends votre raisonnement. On a eu une présentation du Pr Paquette qui est venu nous parler de la technologie, hein? Il ne faut pas être gêné d'aller voir ce qui se fait ailleurs. Et il y a des technologies qui sont extrêmement rapides, là, dans l'émission et dans la réception de ton billet d'infraction.

Alors, vous qui êtes probablement des grands locuteurs de voitures, vos enregistrements à la SAAQ pourraient être reliés à un courriel, et, la journée même que vous avez votre billet d'infraction, le billet d'infraction pourrait être acheminé à votre adresse courriel, et par la suite, vous, quand le client vient reporter la voiture, le billet d'infraction est déjà là. Alors, tu sais, il y a moyen de faire.

Mais je comprends votre réticence en tant que telle, là, pour dire, là: Il faut vraiment, une fois... si c'est mis en place, qu'on soit assuré qu'on ne soit pas pénalisé dans les billets d'infraction qui vont être émis. Puis je comprends votre affaire en voulant dire: Les gens, à Montréal, Québec, qui vont aller louer une voiture, puis ils vont faire de la vitesse, ils ne paieront jamais le billet, là. Puis je comprends votre raisonnement.

Mais, pour la question du limitateur, et je vous comprends, là. Je ne sais pas c'est quoi, le coût de bloquer le moteur, là, à 120 km/h. Je comprends que — on en a parlé — à 120, il y a des zones qui sont quand même à 50, les gens vont faire 70, mais au moins on réglerait

peut-être le 11 % qui est causé sur les grandes routes au Québec, là. Il y a différents moyens. Puis, quand je vous ai dit tantôt, tu sais, c'est un panier de mesures qui doivent être prises en compte, qui doivent être prises en considération, voir si le cinémomètre, la publicité, les policiers plus présents sur le terrain alors, c'est un ensemble de choses qui doivent être prises en considération.

**M. Lalonde (Robert):** Si je peux compléter? Comme je vous dis, bien, je pense que c'est le rôle du manufacturier. Parce qu'au fond, si on veut régler 11 %, on ne représente pas 11 % du parc automobile au Québec. Donc, je pense qu'à ce moment-là votre suggestion, je la trouve excellente, mais elle devrait s'adresser aux manufacturiers et non pas à notre industrie.

**M. Grenier (Yvan):** Juste pour...

**Le Président (M. Pinard):** M. Grenier, oui?

**M. Grenier (Yvan):** En point complémentaire, comme j'oeuvre aussi dans le domaine de la machinerie lourde et du camionnage, la directive de l'ACQ, de l'Association du camionnage, on comprend bien qu'elle est excellente. On comprend bien cependant aussi que les moteurs diesels qui arrivent sur les véhicules lourds sont déjà programmables pour limiter la vitesse. Et dans le fond les nouveaux modèles électroniques permettent de limiter la vitesse, à toutes fins pratiques, sans frais. Et, si, la journée où, parce qu'on s'en va à l'extérieur, on veut les déprogrammer, c'est très facile.

Dans le cas du petit véhicule et du petit camion, ce n'est pas disponible, la technologie. C'est pour ça que M. Lalonde nous ramène au fabricant. Dans le fond, d'aller équiper leurs flottes d'un équipement supplémentaire qu'on doit enlever et remettre, enlever et remettre, ça ne serait pas très pertinent, là.

Puis, juste pour compléter aussi, dans la discussion de la perception, ce que vous amenez comme point, qu'il y a des courriels très rapides qui pourraient être faits, oui, sauf qu'actuellement on sait que ça ne se fait pas. Puis, deuxièmement...

**M. Tomassi:** C'est disponible, mais ce n'est pas...

**M. Grenier (Yvan):** Oui, c'est ça. Mais, deuxièmement, dans le cas de la location court terme comme ça, ces gens-là connaissent l'identité du conducteur, connaissent le numéro du permis de conduire. Ce qu'on vous dit, c'est qu'au lieu de le faire dans le sens que vous le dites: Je vais vous aviser puis, toi, cours après le conducteur, ce qu'on vous dit: On peut par courriel vous envoyer instantanément le numéro du permis de conduire, puis courez après la bonne personne. Surtout qu'en plus il y aura des étrangers, puis on n'est pas équipés pour courir après ces gens-là.

Mais, oui, le principe, c'est vraiment que ce soit convivial, rapide et qu'il n'y ait pas... Parce qu'au nombre de transactions qu'ils font et au nombre de contraventions auxquelles ils vont devoir être confrontés à ce moment-là, ça ne sera pas gérable.

**M. Lalonde (Robert):** Oui. Juste pour ouvrir une porte. Au niveau des contraventions, au niveau des

infractions au niveau du stationnement, c'est une piste qu'on a regardée principalement avec la ville de Montréal; on ne s'en cachera pas, c'est là qu'il y a le plus d'infractions. Et présentement, pour toutes sortes de règlements et de juridictions de la loi d'accès à l'information, c'est impossible pour eux de nous transmettre l'information rapidement.

**Le Président (M. Pinard):** D'accord. M. le député de Portneuf.

**M. Soucy:** Alors, merci, M. le Président. Est-ce que vous faites une différence, dans votre association, entre la location à long terme puis à court terme?

**M. Lalonde (Robert):** Exclusivement à court terme.

**M. Soucy:** Vous autres, c'est exclusivement à court terme.

**M. Lalonde (Robert):** Exclusivement à court terme.

**M. Soucy:** Alors donc, si on est à court terme dans vos contrats de location, est-ce que ces contrats-là contiennent des dispositions relatives au fait que les conducteurs sont responsables des contraventions qu'ils peuvent prendre?

**M. Lalonde (Robert):** Ah, définitivement.

**M. Soucy:** O.K. Donc, ils s'engagent à dès le départ.

**M. Lalonde (Robert):** Définitivement.

**M. Soucy:** O.K. Et on a un problème de... Il y a un délai, là, à ce que je comprends, là. La problématique, c'est qu'il y a un délai puis que vous vous transformez en percepteurs, et c'est ce que vous ne voulez pas.

**M. Lalonde (Robert):** En percepteurs. Et, comme je vous dis, principalement pour la clientèle étrangère, où, à ce moment-là, c'est difficile, si la personne refuse de payer, le résident de la France, de la Belgique ou de n'importe quel pays, d'aller entreprendre des... C'est sûr qu'on peut, au niveau juridique, poursuivre ces gens-là, mais les coûts pour poursuivre ces gens-là sont exorbitants. Et on n'a pas d'entente avec ces pays-là, au même titre que le gouvernement du Québec peut avoir avec des États américains, où il y a de l'échange, on n'a pas ces outils-là. Par contre, le gouvernement les a, lui.

**M. Soucy:** O.K. Vous avez combien de cas où des locuteurs à court terme se font prendre avec des infractions?

**M. Lalonde (Robert):** Des infractions au niveau stationnement, pour l'instant?

**M. Soucy:** Bien, stationnement, vitesse, etc.

**M. Lalonde (Robert):** Vitesse, on n'est pas en mesure de vous répondre parce que pour l'instant elle est

émise au nom du conducteur et non pas au nom du propriétaire.

**M. Soucy:** O.K.

**M. Lalonde (Robert):** Mais, au niveau des infractions, on peut parler entre 30 000 et 40 000 par année facilement.

**M. Soucy:** 30 000 à 40 000?

**M. Lalonde (Robert):** Oh! Facile.

**M. Soucy:** Puis il y en a combien là-dedans qui ne paient pas, des mauvais payeurs?

**M. Lalonde (Robert):** À peu près 15 % à 20 %.

**M. Soucy:** 15 % à 20 %. O.K. Merci.

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

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Oui. M. le Président, merci. J'ai une question que je voulais poser depuis le commencement — il n'est jamais trop tard pour bien faire: Est-ce que vous avez des commentaires de votre clientèle étrangère sur notre signalisation? Est-ce que ça vous arrive d'avoir des commentaires?

**M. Lalonde (Robert):** Non, pas vraiment. Je pense que les gens, la signalisation, quand même... On a certains problèmes au niveau de la direction, mais, au niveau des pictogrammes, les gens semblent très bien comprendre.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Vous dites des problèmes au niveau de la direction?

**M. Lalonde (Robert):** La direction, c'est pour trouver... pour se rendre à un endroit. Écoutez, je suis un résident du Québec, et quelqu'un qui conduit beaucoup, et, moi-même, j'ai certaines difficultés, à certains endroits, à me reconnaître. Ça fait que je comprends que, pour un touriste étranger, c'est une problématique, oui.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** O.K. Est-ce que vous avez des pistes de solution?

**M. Lalonde (Robert):** Écoutez, vous avez des experts, au niveau du gouvernement, qui sont beaucoup plus habilités que moi à corriger ce problème-là.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Oui, mais parfois les meilleurs experts, c'est les utilisateurs.

**M. Lalonde (Robert):** Mais, si on prenait une bière ensemble, j'en aurais peut-être, oui.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Pinard):** Vous êtes très délicat, M. le président. M. le député.

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Merci.

**Le Président (M. Pinard):** D'autres questions? Alors, M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. Lalonde, M. Grenier, bienvenue à cette commission. Je vais revenir sur vos propos sur les conditions hivernales. Puis là j'ai bien compris que vous étiez contre l'obligation que Québec légifère pour que tout le monde ait des pneus d'hiver.

Vous me permettez une remarque cependant, M. Lalonde, M. Grenier. Je comprends les arguments des groupes qui viennent nous voir, mais votre exemple de nous dire ici, en commission, après quatre jours de travail, comme quoi, bien, quatre pneus quatre saisons en bon état est meilleur que quatre pneus d'hiver une saison, je me permettrais de vous dire que c'est pratiquement du sophisme, là, on aura tous compris ça. Ce qui est en question, c'est quatre bons pneus d'hiver comparés à quatre bons pneus quatre saisons. Vous me permettez de faire cette remarque, M. le Président. Je comprends et je découvre aujourd'hui, là, que l'ensemble de vos membres n'ont aucune obligation d'équiper leurs voitures de pneus d'hiver. Exact?

**M. Lalonde (Robert):** Exact.

**M. Deslières:** Même quand vous louez au gouvernement.

**M. Lalonde (Robert):** À l'exception du gouvernement...

**M. Deslières:** À l'exception, hein?

**M. Lalonde (Robert):** ...depuis le 1er janvier. Mais par contre on peut toujours refuser de prendre la réservation si on n'a pas le véhicule équipé de pneus d'hiver disponible, ça va de soi.

**M. Deslières:** Bon.

**M. Lalonde (Robert):** On n'a pas l'obligation de leur louer.

● (19 heures) ●

**M. Deslières:** Alors, vous êtes en train de me dire et vous êtes en train de dire à la commission... Je prends un exemple: un touriste qui viendrait d'Égypte, de la Californie, en janvier, qui n'a à peu près jamais vu de neige puis de conditions hivernales. Il débarque à Dorval ou à Québec, et là il loue une voiture chez vous, s'installe en arrière du volant, et là il prend la route sur nos routes de campagne, très belle campagne québécoise. Il n'a aucune expérience, puis là il peut être équipé de pneus d'été ou de pneus quatre saisons. C'est ça que vous êtes en train de nous dire aujourd'hui?

**M. Lalonde (Robert):** Écoutez, je vais peut-être revenir en arrière quand même. J'aimerais quand même...

**M. Deslières:** Allez, allez.

**M. Lalonde (Robert):** C'est peut-être un peu plus complexe que ça. La traction avant est arrivée au début des années quatre-vingt. Avant ça, les véhicules étaient des véhicules exclusivement à propulsion, et les

compagnies de location équipaient leurs véhicules de pneus d'hiver. Et, au début des années quatre-vingt, avec l'arrivée des tractions avant, on a commencé à équiper nos véhicules de pneus quatre saisons, et, pendant 20 ans, on a loué exclusivement des véhicules équipés de pneus quatre saisons, et on n'a jamais entendu quelque plainte... Là, je vous dis, non, ce serait mentir, on avait à l'occasion quelques plaintes. On a toujours eu des véhicules en région, et aujourd'hui... À titre d'exemple, la région de Montréal principalement, jusqu'à l'année dernière, n'avait à peu près aucun véhicule de location équipé de pneus d'hiver, ce qui n'est plus le cas maintenant parce que c'est sûr qu'on a une demande suivie avec la campagne de sensibilisation.

Il faut comprendre aussi que les compagnies de location ne sont pas assurées pour les dommages causés à nos véhicules. Donc, si le nombre d'accidents était si élevé avec des véhicules équipés de pneus quatre saisons, pour des... Écoutez, on est en affaires pour faire de l'argent, là. On ne va pas prêcher la vertu à soir. Je suis certain que je vous dirais le contraire, vous ne seriez pas d'accord avec moi. Et, à ce moment-là, notre nombre de véhicules accidentés avec des pneus... ne justifie pas... On a très peu d'accidents, là, qui sont justifiés. Et même maintenant notre parc de véhicules est de plus en plus équipé de véhicules d'hiver, et notre nombre d'accidents est à peu près le même dans les deux catégories de pneus. Bien, c'est sûr que notre échantillon est bas.

Écoutez, ici, on n'est pas là pour nier, on reconnaît, O.K., qu'un pneu d'hiver est définitivement supérieur au niveau de la traction, par rapport à un pneu quatre saisons. On ne nierait jamais ça. Ce qu'on dit, c'est que les habitudes de conduite ont un impact beaucoup plus important, là, sur la cause de l'accident que de savoir si le véhicule est équipé de pneus quatre saisons ou de pneus d'hiver.

Dans un deuxième temps, nos véhicules sont généralement toujours neufs. Comme je vous dis, on garde généralement nos véhicules pour une période de six mois. Donc, nos véhicules sont équipés de pneus neufs, contrairement à ce que la population en général a comme pneus, à ce moment-là.

Dans un deuxième temps, vous comprendrez aussi que la seule province au Canada où il y a une sensibilisation au niveau des pneus d'hiver, c'est ici, au Québec, et nos véhicules se promènent de province en province. On parle des loueurs de véhicules du Québec, mais on fait tous partie de réseaux nationaux ou internationaux et on a des véhicules qui viennent de d'autres provinces, qui, eux, sont équipés de pneus quatre saisons. À ce moment-là, ça va devenir une problématique pour nous.

**M. Deslières:** Regardez bien, monsieur, moi, je ne suis pas d'accord avec vos affirmations, là, regardez bien, parce que je pense qu'il a été clairement démontré que quatre bons pneus d'hiver, c'est préférable à quatre bons pneus... On va parler des mêmes choses, là.

**M. Lalonde (Robert):** On est entièrement d'accord avec vous, monsieur.

**M. Deslières:** Bon. On est d'accord. Quand vous nous dites que chez vous, même si ça a été fait, ça ne s'est pas résulté par moins d'accidents, regardez bien ce que le ministre nous disait dans son communiqué concernant

le rapport du Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver. Je fais juste un petit... Je vous lis un passage: «Alors que les pneus quatre saisons ne sont utilisés que par un automobiliste sur 10, plus d'un accident mortel et grave sur trois survenus à l'hiver 2005 impliquait un véhicule muni de ce type de pneus. C'est ce que relève l'analyse d'un échantillonnage d'accidents survenus au cours de cette période. Les pneus quatre saisons y sont plus présents, ce qui démontre bien l'avantage des pneus d'hiver.» On est d'accord que c'est préférable?

**M. Lalonde (Robert):** On est entièrement d'accord.

**M. Deslières:** Et il serait préférable que votre industrie soit, elle aussi, soumise à une réglementation. Si vous êtes d'accord avec le constat, il faut que vous soyez d'accord au fait que votre industrie soit assujettie à cette réglementation ou politique.

**M. Lalonde (Robert):** ...discuter longtemps du problème. Il y a des véhicules qu'il est démontré clairement que, lors de tests de collision, ils sont plus sécuritaires que d'autres véhicules. Est-ce qu'on devrait éliminer les véhicules moins sécuritaires? Et, nous, ce qu'on dit, c'est qu'un pneu quatre saisons au Québec peut faire son travail, et je le dis — parce que, comme je vous dis, je reviens à ce que j'ai dit auparavant — pour des raisons économiques. Si on avait beaucoup plus d'accidents avec nos véhicules, monsieur, on serait les premiers à équiper tous nos véhicules parce qu'on doit payer pour les dommages qui sont causés à nos véhicules. Et maintenant vous avez sûrement connu quelqu'un ici... un accident et vous savez combien ça coûte, faire réparer un véhicule. Donc, si, à ce moment-là, c'était une problématique, la première raison serait une raison économique pour nous, à ce moment-là, de faire en sorte... Mais, écoutez, notre parc de pneus d'hiver a augmenté considérablement.

**M. Deslières:** Quel est le pourcentage, monsieur?

**M. Lalonde (Robert):** Il varie à peu près entre 10 % et 15 % dans la région de Montréal, à peu près à 85 %, 90 % dans la région de Québec, si ce n'est pas plus élevé que ça, et pratiquement 100 % dans les régions comme le Bas-du-Fleuve, la Côte-Nord ou le Saguenay—Lac-Saint-Jean.

**M. Lelièvre:** La Gaspésie.

**M. Lalonde (Robert):** La Gaspésie. Le Bas-du-Fleuve, c'est Gaspésie incluse. Je m'excuse pour les gens de la Gaspésie.

**M. Deslières:** Mais vos gens qui louent à Montréal ils peuvent se rendre à Québec, ils peuvent se rendre au Lac-Saint-Jean, ils peuvent se rendre dans la belle région de notre collègue, en Gaspésie.

**M. Lalonde (Robert):** Et c'est pour ça qu'on a un pourcentage de nos véhicules qui sont équipés de pneus d'hiver.

**M. Deslières:** Parce que, quand vous le louez, vous le leur demandez?

**M. Lalonde (Robert):** Non, c'est eux qui nous le demandent, monsieur.

**M. Deslières:** Ah!

**M. Lelièvre:** Jusqu'au mois de mai.

**M. Deslières:** Mais la personne qui vient de la Californie, qui veut se rendre en Gaspésie, là, est-ce que vous pensez qu'elle va vous le demander?

**M. Lalonde (Robert):** Eux, monsieur, dans leur cas, ne savent même pas que les pneus d'hiver existent. Et là je ne fais pas de blague. Je ne fais pas de blague.

**Le Président (M. Pinard):** Ils l'apprennent lors du voyage.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Deslières:** Ils vont l'apprendre à leur détriment. Ils vont l'apprendre...

**M. Lalonde (Robert):** Monsieur, les gens qui viennent de Toronto ne savent même pas que les pneus d'hiver existent. On n'a jamais de demande de ces gens-là.

**M. Deslières:** Dernière question, M. le Président, concernant la motocyclette, les motocyclistes. Je veux venir à votre propos, là, pour vous citer comme il faut, là. Bon, je pense que vous nous démontrez qu'en disant: Bon, écoutez, ces gens-là sont impliqués, puis tout ça... Est-ce que, dans votre tête, les accidents que les motocyclistes subissent... Dans quelle proportion, vous pensez, qu'ils sont impliqués directement, qu'ils sont la cause de ça?

**M. Lalonde (Robert):** Honnêtement, je n'ai absolument aucune idée.

**M. Deslières:** Vous ne savez pas.

**M. Lalonde (Robert):** Je serais malhonnête de vous donner quelque réponse que ce soit. Je n'ai aucune idée.

**M. Deslières:** Mais vous nous dites, là: Ils sont très impliqués, il va falloir être plus sévère, il va falloir augmenter leurs primes.

**M. Lalonde (Robert):** Ce que je dis, c'est que... Écoutez, c'est purement intuitif, mais, par expérience, c'est un accident à motocyclette, donc on peut parler d'impact, d'une chute et de blessures corporelles qui coûtent très cher à l'État, principalement à la SAAQ, et qu'il y a une répercussion directement sur les primes que l'on verse lors de l'immatriculation des véhicules. Et vous comprendrez que, vu l'importance de nos parcs automobiles, on est un très bon client de la SAAQ. Et, à ce moment-là, c'est certain que, s'il n'y a pas de prévention qui est faite, ça va avoir un impact négatif sur nos primes.

**M. Deslières:** Est-ce que vous avez une idée, M. Lalonde, M. Grenier, comment est-ce qu'on pourrait améliorer la formation de ces conducteurs? Parce que vous nous mentionnez ça: Il faudrait l'améliorer. Bon, ça, c'est le principe. Maintenant, comment? Quel genre de formation que ces gens-là devraient subir, devraient obtenir?

**M. Lalonde (Robert):** J'avais l'exemple, tout à l'heure, de quelqu'un qui parlait qu'ici, au Québec, je pense, 99 % des gens portent leur ceinture de sécurité, et je suis certain qu'il y a peut-être 20 ans le nombre devait être très minime. Je pense que les campagnes de sensibilisation... En tout cas, pour notre industrie, on pense que les campagnes de sensibilisation ont beaucoup plus d'impact que de légiférer. Parce que, dans le cas de légiférer, les gens ont tendance humainement à trouver des moyens de contourner la loi.

Et on vous donnait l'exemple maintenant des pneus. Notre crainte, au niveau du consommateur moyen qui n'en a pas les moyens... Parce que ce que l'ingénieur a oublié de dire tout à l'heure, c'est que, lorsqu'on doit remettre un véhicule équipé quatre-saisons, on doit changer... il y a des coûts qui varient entre 10 \$ et 15 \$ pour faire la permutation des pneus deux fois par année. Il y a des gens, à ce moment-là, qui, pour éviter ces frais-là, vont rouler continuellement sur des pneus d'hiver 12 mois par année, et ça, ça peut avoir un impact encore plus négatif parce que ces gens-là vont rouler avec des véhicules avec des pneus usés.

On pense que la sensibilisation, en faisant comprendre aux gens qu'ils mettent leur vie en péril, a beaucoup plus d'impact que de légiférer. Mais c'est l'opinion de notre industrie. Et, on l'a vu avec les campagnes de sensibilisation qui se sont faites au niveau du port de la ceinture, ça a été un succès au Québec. Et je peux dire que nos consommateurs, le client qui vient chez nous nous demande de plus en plus de véhicules équipés de pneus d'hiver. Et, il y a cinq ans, monsieur, on n'en avait pas de demande. C'est les campagnes de sensibilisation qui ont fait qu'on augmente maintenant nos parcs pour répondre aux besoins des clients. Et c'est pour ça qu'on croit que les délinquants vont demeurer des délinquants, mais que les campagnes de sensibilisation ont beaucoup plus d'impact sur la population en général que la légifération. Ça, c'est une opinion de l'industrie.

**Le Président (M. Pinard):** M. le président, vous permettez que je poursuive un peu dans la même veine. Est-ce que vous êtes au courant des résultats désastreux de l'année 2005 au niveau de la sécurité routière?

• (19 h 10) •

**M. Lalonde (Robert):** Non, pas vraiment. Les dernières statistiques qu'on a eues relèvent de 2004. On n'a pas eu accès à ça.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, le programme 2001-2004 nous donnait environ 650 décès; là, maintenant, nous sommes rendus à 704, 705. En termes d'accidents, le nombre d'accidents est passé à 58 000 au Québec. Et ça, un accident, ça coûte terriblement cher à une société parce qu'on paie tout ça avec nos impôts, hein? C'est évident.

Donc, là où je veux en venir, c'est que, dans n'importe quelle société, il y aura toujours un noyau

d'irréductibles. Ce n'est pas pour rien qu'Astérix est si populaire, hein? On parle toujours des irréductibles, que ce soit dans...

Pourquoi on légifère, dans le fond? Je pense que le plaisir ultime d'un député serait justement de ne pas légiférer, mais on légifère parce que, pour le bien public, il faut, à un moment donné, forcer ou trouver des moyens coercitifs de forcer une catégorie de gens qui, dans bien des cas, dans bien des cas, sont des Bougon, dans le sens qu'ils font tout pour essayer de s'éviter l'application du système, l'application de payer des impôts, l'application d'avoir des pneus convenables, l'implication d'en respecter la vitesse, etc., et ça, c'est dans toutes les sphères d'activité humaine.

Alors, actuellement, on a des résultats à l'effet qu'il y a 90 % de la population du Québec... c'est-à-dire des véhicules qui sont chaussés avec des pneus d'hiver. L'association de transport lourd nous dit: S'il vous plaît, dépêchez-vous. L'Association du transport écolier nous dit: S'il vous plaît, dépêchez-vous à légiférer là-dessus. L'Institut de santé publique du Québec nous dit: Ça presse. Tous les organismes, sauf vous et sauf également le CAA... sur les 25 groupes qu'on a rencontrés en quatre jours, il y a deux organismes qui nous disent: Non, non aux pneus d'hiver obligatoires.

J'ai un peu de difficultés à saisir ça. J'ai un peu de difficultés parce qu'il y a un coût social de rattaché. Et tous les groupes sont venus nous dire qu'on se trouve ni plus ni moins à subir l'effet qu'il y a un groupe de gens qui ne sont pas sensibilisés à la sécurité routière. Alors, j'ai un peu de difficultés à vous entendre, cet après-midi, là-dessus.

**M. Lalonde (Robert):** Je ne dis pas qu'on n'est pas, comme industrie, sensibilisés à la sécurité routière; au contraire, je pense qu'on l'a démontré avec le cinémomètre. Ce que je vous dis, c'est que, ce qu'on a vu statistiquement chez nous, parlant... Écoutez, si, demain matin, on se rend compte, comme industrie, que les coûts économiques d'avoir des véhicules qui ne sont pas des véhicules équipés de pneus d'hiver surpassent largement les frais d'avoir des pneus d'hiver, c'est sûr qu'on va avoir une autre opinion là-dessus. Mais nos statistiques ne démontrent pas ça, peut-être parce que justement nos véhicules sont équipés de pneus neufs. Dans un deuxième temps, il faut comprendre...

**Le Président (M. Pinard):** Excusez. Vous permettez? Lorsque vous recevez vos véhicules, est-ce qu'ils sont déjà chaussés?

**M. Lalonde (Robert):** Oui.

**Le Président (M. Pinard):** Ils sont chaussés quatre-saisons?

**M. Lalonde (Robert):** Oui.

**Le Président (M. Pinard):** O.K.

**M. Lalonde (Robert):** Oui. Et on ne peut pas chausser... Le manufacturier n'a pas... Ça a déjà été vérifié.

**Le Président (M. Pinard):** Bon. Alors, la mesure économique est beaucoup plus pour l'industrie.

**M. Lalonde (Robert):** L'industrie?

**Le Président (M. Pinard):** Votre industrie.

**M. Lalonde (Robert):** Ce que je vous dis, comme je vous le rappelle, c'est que, les dommages causés à nos véhicules, on est responsables. On n'est pas assurés pour les dommages qui sont causés à nos véhicules, donc on doit déboursier pour les dommages. Si, à ce moment-là, on réalisait — parce qu'on est en affaires — que le fait qu'on a des véhicules équipés de pneus quatre saisons entraînait une augmentation considérable de nos coûts de réparation de véhicules, on serait les premiers, mais ce n'est pas ce que les statistiques nous démontrent.

Dans un deuxième temps, on a beaucoup de contraintes. On reçoit et on vend des véhicules à chaque jour de l'année ou à peu près. À ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait, une journée comme cette semaine, si on dit que la loi nous impose d'installer des pneus d'hiver jusqu'au 31 mars? Et on reçoit des véhicules le 15 mars, on regarde la température extérieure... Vous conviendrez avec moi qu'aujourd'hui il n'y a pas d'obligation d'avoir un véhicule équipé de pneus d'hiver. Il y a un coût pour ça. On va les installer pour 15 jours. On parle de coûts d'entreposage.

Qu'est-ce qu'on fait de nos véhicules qui viennent des autres provinces? Qu'est-ce que vous allez faire des touristes américains et des touristes ontariens qui viennent skier au Québec? Demain matin, on va leur imposer, aux frontières, d'avoir des véhicules équipés de pneus d'hiver?

Vous savez, pour légiférer, je comprends, je suis d'accord avec vous, mais il y a des contraintes, il y a un impact là-dessus, là, énorme, principalement pour notre industrie. Mais on reconnaît d'emblée que le pneu d'hiver est mieux, là, mais ce qu'on vous dit, c'est que ça fait depuis le début des années quatre-vingt qu'on a des véhicules équipés de pneus quatre saisons, on tient des statistiques parce qu'on n'est pas assurés sur nos véhicules et on aurait réagi avant ça. Mais je vous dis que, si la demande auprès de notre clientèle nous impose d'avoir des véhicules équipés de pneus d'hiver, on va modifier nos véhicules en conséquence, c'est définitif.

**Le Président (M. Pinard):** D'accord. Autres questions, messieurs?

**M. Lelièvre: ...**

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Dans votre mémoire, vous parlez de la vitesse excessive, mais vous dites que toute vitesse ne représente pas nécessairement un grave danger. Et là vous énumérez certains éléments: l'environnement, etc. J'aimerais ça connaître votre définition, c'est quoi, une vitesse excessive. Parce que vous dites: On devrait avoir une définition d'une vitesse excessive.

**M. Lalonde (Robert):** Peut-être qu'on s'est peut-être un petit peu mal exprimé. Ce qu'on veut dire par là, c'est qu'il y a une vitesse... Il peut être dangereux de circuler à 80 km/h sur une autoroute, dans une journée de tempête, à ce moment-là, et ne pas être dangereux de

circuler à 120 km/h lorsque la température le permet et que les conditions sont favorables. Qu'est-ce qu'on voulait exprimer? C'est difficile de pouvoir statuer sur qu'est-ce que c'est, l'élément vitesse. Comme l'ingénieur, dont j'oublie le nom, qui s'est présenté avant nous, qui est un spécialiste, ce que je ne suis pas, a lui-même reconnu, là, qu'au niveau de l'autoroute il n'était peut-être pas plus dangereux... C'est ça qu'on vous dit. Pour nous, on a de la difficulté à pouvoir statuer c'est quoi, une vitesse excessive. Si les chaussées sont glissantes, le type de véhicule qui est utilisé... C'est pour ça qu'on ne peut pas arriver avec une définition claire et précise de «vitesse excessive». C'est tout ce qu'on voulait dire. On l'a peut-être mal exprimé, malheureusement.

**M. Lelièvre:** J'aurais une autre question, M. le Président, et ça va être la dernière.

**Le Président (M. Pinard):** Oui, M. le député.

**M. Lelièvre:** Vous dites que vous assumez les frais de réparation de vos véhicules à la suite d'une collision survenue, par exemple, par un locateur. Parce que, quand on loue une voiture, on paie une assurance dommages.

**M. Lalonde (Robert):** Oui.

**M. Lelièvre:** Donc, à ce moment-là, vous dites que vous assumez vos réparations, mais c'est la personne qui loue la voiture qui défraie les réparations.

**M. Lalonde (Robert):** Vous payez une prime.

**M. Lelièvre:** On paie une prime.

**M. Lalonde (Robert):** À ce moment-là, avec cette prime-là, nous, on crée un fonds de réserve qui nous permet de réparer nos véhicules.

**M. Lelièvre:** Oui, mais vous êtes remboursés.

**M. Lalonde (Robert):** Non, non, non. On assume... Si, demain matin, vous louez un de mes véhicules et vous causez pour 10 000 \$ de dommages sur mon véhicule, bien ça vient de me coûter 10 000 \$.

**Une voix:** C'est de l'autoassurance.

**M. Lelièvre:** Écoutez, à quoi sert la police d'assurance?

**M. Lalonde (Robert):** Pardon?

**M. Lelièvre:** À quoi sert la police d'assurance que le locataire...

**M. Lalonde (Robert):** C'est le fonds de réserve. C'est moi qui deviens la police d'assurance, c'est moi qui assure mon véhicule pour collision. Vous me payez une prime, et c'est moi qui prends le risque à ce moment-là. Et c'est pour ça que je vous dis que, si, demain matin, à chaque fois que je me rendrais compte que j'ai un véhicule quatre-saisons et que ça me coûte 10 000 \$ à chaque fois, je peux vous garantir que je vais être le

premier à équiper tous mes véhicules de pneus d'hiver. Et on tient des statistiques à cet effet-là, monsieur. Et c'est ça, c'est ce que je vous dis. Dans notre cas à nous, pour l'instant, comme industrie... Je ne vous dis pas que généralement... Et je reconnais, là, l'avantage des pneus d'hiver. On ne veut rien remettre en question de ce côté-là. Ce qu'on vous dit: Pour des raisons économiques, on va être les premiers à réagir. Mais les statistiques ne nous ont pas démontré ça pour notre industrie. Je ne veux pas parler pour l'industrie en général, je ne les connais pas, les statistiques. Je vous parle exclusivement des véhicules de location.

**M. Lelièvre:** Mais votre compagnie d'assurance, votre autoassurance, je comprends que vous dites...

**M. Lalonde (Robert):** ...nous assure en responsabilité civile seulement.

**M. Lelièvre:** O.K. Mais, pour les véhicules, si je démolis le véhicule, je suis couvert par la police d'assurance.

**M. Lalonde (Robert):** Non, par moi. Vous êtes couvert par moi, monsieur. C'est moi qui vous couvre.

**M. Lelièvre:** C'est ça. Donc, à ce moment-là, les primes sont versées dans un fonds d'assurance. Donc, c'est de l'autoassurance que vous faites.

**M. Lalonde (Robert):** Exact.

**Une voix:** Une mutuelle.

**M. Lalonde (Robert):** Donc, si, demain matin, vous continuez à me payer la même prime et que, moi, à ce moment-là, j'ai moins d'accidents parce que j'ai des pneus d'hiver, je vais être plus rentable. Je vais être le premier, à ce moment-là, à vouloir avoir des véhicules équipés de pneus d'hiver. Ça deviendrait ma propre police d'assurance, mes pneus d'hiver, monsieur.

**M. Lelièvre:** Mais êtes-vous en mutuelle? Ce n'est pas une mutuelle nécessairement.

**M. Lalonde (Robert):** Non, non, non. C'est que les compagnies de location, pour des raisons économiques, c'est moins dispendieux pour nous d'assumer les réparations sur nos véhicules que d'acheter une prime auprès des compagnies d'assurance reconnues. C'est une question encore purement économique.

**M. Deslières:** Mais vous avez une compagnie. Vous avez une compagnie, une compagnie d'assurance propre à vous.  
● (19 h 20) ●

**M. Lalonde (Robert):** Strictement pour la responsabilité civile, parce que la loi nous impose d'avoir une assurance responsabilité civile. On n'est pas assurés en chapitre B, au niveau du terme technique, seulement en chapitre A. Lorsqu'on vous dit... Premièrement, ce qu'on vous vend, on ne vend pas d'assurance, on vend une exonération de franchise. On ne vend jamais d'assurance.

**M. Lelièvre:** Donc, quand je fais mon chèque, à ce moment-là, ça reste chez mon locataire.

**M. Lalonde (Robert):** Oui, oui, ça va dans mon fonds de réserve, et, si vous endommagez mon véhicule, c'est moi qui paie à ce moment-là. Mais, même si vous avez un accident, je vais vous accueillir avec le sourire la prochaine fois aussi, hein?

**M. Deslières:** Mais, s'il a des pneus d'hiver, il n'en aura pas.

**Le Président (M. Pinard):** D'autres questions?

**M. Lelièvre:** Oui. Est-ce que c'est le même procédé partout? Par exemple, pour ne pas les nommer, Tilden ou je ne sais pas, là.

**M. Lalonde (Robert):** Oui, oui, les compagnies majeures sont toutes autoassurées. Je ne vous parle pas de quelqu'un qui est un indépendant local, il ne peut pas se permettre d'assumer ce risque-là. Mais toutes les compagnies, à ce moment-là, ont...

**M. Lelièvre:** O.K. Merci.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, M. le député.

**M. Grondin:** Oui, juste une petite question. Quel est le coût de l'assurance? Je veux louer une auto chez vous, moi, pour deux, trois jours, comment ça me coûte, la prime d'assurance?

**M. Lalonde (Robert):** ...parce qu'on n'utilise pas le terme «assurance» dans notre industrie, on utilise le terme «exonération en cas de dommages». Ce qu'on fait, c'est qu'on assume à votre place la franchise. Lorsque vous louez un véhicule dans une compagnie de location, votre responsabilité pour les dommages causés au véhicule sera la valeur totale du véhicule, jusqu'à concurrence de la valeur totale. En échange d'une prime que vous allez me payer, je vais assumer à votre place les coûts de réparation. Et la prime peut varier selon l'industrie entre 18 \$ et 25,95 \$ par jour à ce moment-là.

**M. Grondin:** Si je prends l'auto puis j'ai un caillou dans le pare-brise, le pare-brise pète, je suis assuré?

**M. Lalonde (Robert):** Si, à ce moment-là, vous avez réduit votre franchise à zéro, je vais payer, encore une fois avec le sourire, monsieur, le remplacement du pare-brise en question.

**M. Grondin:** Bon. Vous êtes bien gentil.

**Le Président (M. Pinard):** Nous allons terminer avec le député de Portneuf.

**M. Soucy:** Oui, merci. Une question de précision. Combien vous avez de véhicules qui ont pu être impliqués dans un accident mortel ou avec blessures graves?

**M. Lalonde (Robert):** Je n'ai pas cette statistique-là, malheureusement. Très peu, très peu.

**M. Soucy:** Mais, quand il vous arrive... quand il vous revient un véhicule, là, qui ressemble à un sandwich, là, il me semble que ça doit vous parler, ça.

**M. Lalonde (Robert):** Je peux vous dire que c'est très peu.

**M. Soucy:** C'est très peu.

**M. Lalonde (Robert):** Très peu.

**M. Soucy:** O.K. La seule réserve que j'ai à l'égard de vos commentaires, c'est que vous n'avez dans votre discours que des considérations économiques, puis, nous autres, nos considérants, c'est à l'égard de la diminution le plus possible des accidents, alors. Mais je comprends votre point de vue.

**M. Lalonde (Robert):** Non, le message que j'essaie de faire passer, c'est qu'il y a un coût économique à équiper tous nos véhicules de pneus d'hiver. Et, je vous dis, la première raison d'une entreprise de prendre une décision, c'est le coût économique. Écoutez, en tant qu'individu, moi aussi, je suis là pour la sécurité routière, mais je vous parle en tant qu'homme d'affaire. Vous devez comprendre, je ne suis pas un permanent, je suis moi-même un entrepreneur et un propriétaire d'une de ces compagnies de location de véhicules là.

**M. Soucy:** Merci.

**Le Président (M. Pinard):** Messieurs, merci infiniment de vous être présentés devant nous. Sûrement que vos remarques sauront guider les membres de la commission.

### Mémoires déposés

Alors, messieurs, nous en sommes maintenant à la fin de nos activités. Permettez que je dépose les mémoires de certains groupes qui n'ont pas été entendus, afin de les rendre publics.

Je déposerais donc le mémoire des personnes et organismes suivants: le Barreau du Québec, le mémoire également de M. Gustave Bellemare et le Groupement des assureurs automobiles. Finalement, je déposerais aussi une lettre de la Fédération motocycliste du Québec en appui au mémoire du Comité d'action politique motocycliste.

### Remarques finales

Alors, nous en sommes à la fin de cette quatrième journée d'auditions. Nous allons procéder maintenant aux remarques finales, et tous les membres de la commission qui veulent bien s'exprimer, il nous fera plaisir de les entendre. Alors, on va débiter par l'opposition. M. le député de Beauce-Nord.

### M. Janvier Grondin

**M. Grondin:** Merci, M. le Président. Alors, moi, dans mes remarques finales, tous les gens qu'on a entendus... C'est sûr que j'étais souvent en dehors de la track, là, mais, moi, je crois que légiférer pour le

téléphone cellulaire, ça me chatouille un peu parce que je sais que je l'utilise, mais je ne suis pas le seul, puis je pense qu'on peut se faire distraire par n'importe quoi quand on est au volant d'une auto, ce n'est pas plus le cellulaire qu'une autre chose. Si on ne porte pas attention, n'importe quoi peut nous distraire. En tout cas, moi, j'aimerais mieux la sensibilisation que la réglementation dans le cas du cellulaire.

Concernant les cinémomètres, par contre, j'ai bien apprécié les gens qui ont passé devant nous puis nous ont expliqué le nouveau système, puis je pense que ça pourrait être très bien perçu. Moi, je vois, là, j'écoutais, tout à l'heure, les locuteurs d'automobiles. Quand le gars vient, la personne vient reporter l'automobile au garage, s'il y a juste un petit code à aller voir sur Internet pour voir s'il y a eu un ticket, si ça se fait rapidement, ça réglerait beaucoup de problèmes. Puis moi, je pense, je vois ça d'un bon oeil.

Concernant les motocyclistes, on voit, comme la ville de Montréal a dit tout à l'heure, pourtant c'est là qu'il y a le plus de monde au Québec, puis il n'y a pas plus d'accidents de motocyclistes qu'il y a d'accidents d'autos. Je ne vois pas pourquoi, moi, qu'on ferait quelque chose de spécial pour les motocyclistes. Moi, je verrais plus, disons, comme un peu un système de points de démerite: tu es un bon chauffeur, tu es un bon conducteur, alors tu paies une prime; tu es un mauvais conducteur, bien tu paieras plus cher. Moi, j'aimerais beaucoup cet angle-là.

Puis les pneus d'hiver, bien, les pneus d'hiver, moi, je pense que c'est une question de responsabilité. Je parlais justement avec des citoyens, en fin de semaine, puis les gens me disaient: Moi, je n'ai jamais mis de pneus d'hiver jusqu'à temps que j'aie eu des enfants. Quand j'ai eu des enfants en plein hiver, question de sécurité, j'ai mis des pneus d'hiver sur mon auto. Parce que c'est logique. Alors, moi, je pense que, si on irait sur un angle comme ça, c'est beaucoup mieux qu'une législation. Il faut penser toujours qu'à chaque fois qu'on fait une loi il faut la faire respecter, il faut mettre plus de personnel, et ça coûte cher, puis il faut que ce soit le citoyen qui paie.

Alors, c'est mes réflexions concernant cette commission. Et puis, écoutez, je remercie tous les gens qui ont passé ici, devant la commission, c'était enrichissant de les entendre. Et merci à vous, M. le Président, vous avez fait un travail remarquable, et à tous vous autres, les membres de la commission.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le député. M. le député de Gaspé et Percé.

**M. Guy Lelièvre**

**M. Lelièvre:** M. le Président, je pense que vous avez une fixation sur le village de Percé, la municipalité de Percé, donc je vous invite à venir faire un tour. Alors, effectivement, cette commission nous a permis d'apprendre énormément de choses concernant les enjeux reliés, par exemple, à la sécurité routière. On sait que la vitesse est un facteur déterminant dans les blessures que les personnes peuvent subir lors d'une collision, ou les capotages, ou encore sorties de route, ou des choses du genre qui peuvent se produire, ou encore un accident avec un animal.

On avait, cet après-midi, M. Dauphin qui nous contait qu'il avait été distrait sur la route puis qu'il avait frappé un chevreuil. Moi, j'ai eu la chance d'éviter de frapper dans un orignal et j'ai passé en dessous de l'orignal avec une petite voiture. Alors, quand il parlait de son chevreuil, cet après-midi... C'était avec une petite voiture, oui. Alors, c'est pour vous dire que dans le fond la sécurité routière... Puis je n'allais pas à une vitesse excessive, là, j'allais à une vitesse normale. Sauf que, lorsqu'il y a des éléments de surprise qui surgissent sur la route, M. le Président, et qu'on ne peut pas les éviter, donc on est en situation d'accident.

Concernant les motos. Concernant les motos, M. le Président, je pense qu'il va falloir que nous réfléchissions davantage concernant les jeunes. Je ne suis pas de ceux qui sont prêts à discriminer les jeunes, particulièrement avec les témoignages que nous avons entendus ici, à cette commission. On nous dit que les jeunes circulent rapidement avec des motos, des bombes. Il faut voir le nombre. Est-ce qu'on a des données là-dessus? Moi, je ne suis pas prêt à lancer la pierre aux jeunes en faisant une équation tous azimuts qui dirait: Bon, c'est la faute des jeunes que les primes pourraient augmenter ou que le gouvernement voudrait augmenter les primes.

En ce qui a trait aux pneus d'hiver, oui, c'est une excellente orientation que la commission devrait prioriser à l'effet que nous ayons des pneus d'hiver sur nos véhicules.

Et le cellulaire, bien je pense qu'il faudra se discipliner chacun. Maintenant, est-ce qu'on peut l'interdire? Je ne le crois pas. Parce que, cet après-midi, on a encore eu un témoignage ici, devant cette commission, à l'effet que les manufacturiers intégraient aux véhicules les téléphones cellulaires mains-libres. Alors, comment allez-vous, comment allons-nous pouvoir combattre ou empêcher qu'ils installent le téléphone cellulaire en option ou si ça devient un produit de base dans le véhicule? Alors, impossible d'arrêter le progrès, d'une certaine manière. Sauf que c'est changer les habitudes. Lorsqu'on a une conversation à faire, bien c'est de se garer et de le faire sécuritairement. Alors, je vais m'arrêter là, M. le Président, pour permettre à d'autres collègues de s'exprimer.

● (19 h 30) ●

**Le Président (M. Pinard):** M. le député de Beauharnois.

**M. Serge Deslières**

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Nous venons de terminer un mandat, un mandat d'initiative des plus intéressants, un mandat voulu, souhaité par l'opposition officielle et qui a bien sûr reçu l'aval de tous les collègues, de tous les parlementaires. Nous venons d'entendre, au cours des derniers jours, 23 ou 24 groupes qui nous ont présenté leur constat, qui nous ont présenté à certaines occasions leur vision des choses, qui ont fait des suggestions, des recommandations et parfois des solutions bien équilibrées.

Personnellement, moi, j'ai découvert des choses dont j'ignorais. Alors, ça a été, dans ce sens-là, fort intéressant. Et c'est ça, la vie publique, et parlementaire, et politique, hein, on apprend. Chaque jour, arrivent des choses nouvelles, fort intéressantes. Et les différents groupes nous ont apporté, comme je viens de le dire, des points de vue, opposés parfois mais sur différentes facettes,

qui nous ont permis, qui nous permettront — parce que notre travail n'est pas terminé — d'approfondir certaines questions, les quatre questions qui étaient sur la table, qui étaient dans notre mandat.

Nous aurions voulu entendre le Barreau, personnellement j'aurais voulu entendre le Barreau sur la question du cinémomètre. Pour une deuxième fois — je fais un constat, je ne juge pas — pour une deuxième fois, le Barreau n'a pu se présenter devant la Commission des transports et de l'environnement. Voilà 15 jours, je crois, c'était concernant les VHR. Il y a des droits fondamentaux qui sont là. Personnellement, je suis sûr que l'ensemble des collègues auraient souhaité entendre le Barreau, qui s'exprime sur différents points de vue, qui est le garant de la justice, des droits des citoyens. Pour une deuxième occasion, ils ne sont pas venus à notre rencontre. Encore une fois, je ne juge pas, mais je le dis, puis je le dis publiquement, j'aurais souhaité que le Barreau soit partie prenante, fasse partie des groupes. Ils se sont inscrits, bien sûr vous avez déposé leur mémoire, nous l'avons lu, nous allons y faire référence, mais j'aurais aimé les entendre de vive voix et échanger surtout avec eux de leur perception de ce qui est en arrière de l'installation et de l'implantation de cinémomètres.

Un constat: une unanimité est faite, notre bilan routier, contrairement à ce que le sous-ministre et ce que le ministre nous ont dit, n'a pas fait une pause, n'est pas vers une tendance qui s'améliore. Les chiffres sont là, incontournables. Il y a eu, de 2003 à 2005, une augmentation de 623 décès — je prends cet exemple-là — à 704 décès. On n'a qu'à penser aux véhicules lourds, là, malgré le fait qu'ils ne représentent que 2,5 du parc automobile, qui sont responsables, impliqués: 130 décès, une moyenne, depuis 1995 à 2001. Je pense aussi aux VHR, là, aux véhicules hors route, on parlait d'une moyenne, au cours des dernières années, de 40 décès. Cette année, en 2005, malheureusement, on enregistre un bilan très négatif qui est porté à 69. Alors, vous voyez qu'on a un défi extraordinaire, M. le Président, devant nous.

Une nouvelle politique nous a été annoncée par le ministre. Moi, je l'ai dit, je le répète ici, dans mes remarques finales, toute politique de la sécurité publique, toute nouvelle politique doit être basée... J'utilise le terme, je ne veux pas m'enfermer dans une expression de vision zéro, que cette expression soit peinte dans le coin, mais on comprendra bien qu'à l'intérieur de cette expression de vision zéro il y a là une base qui m'apparaît fondamentale et qui veut tout simplement dire une volonté politique ferme, musclée de ramener tout le monde autour des tables pour que, tous les acteurs, on puisse aller chercher leur participation ou leur collaboration, et leurs actions, et leurs compétences.

Et cette nouvelle politique m'apparaît, quant à moi... et je le souhaite ardemment, qu'elle soit basée sur un concept de type vision zéro, c'est-à-dire: Allons, prenons tous les moyens pour réduire... Le Dr Paquette nous l'a dit: On ne doit pas s'astreindre à 600 décès. On est capables, au cours des prochaines années, d'aller... Même, il parlait de 150 décès de moins si on utilise les bons moyens, la bonne technologie. Alors, tous azimuts, une nouvelle politique doit nous amener sur un concept de vision zéro.

Nous allons continuer à réfléchir, bien sûr, les travaux ne sont pas terminés, comme je viens de le dire.

Mais, concernant les conditions hivernales et les pneus d'hiver, je suis convaincu — je l'étais avant — avec ce que je viens d'entendre depuis quatre jours, je suis convaincu que l'obligation de porter des pneus d'hiver chez nous, au Québec, pour tous, m'apparaît quelque chose d'irréversible, il faut en arriver là.

Je l'ai dit et je le répète, bien sûr que nous avons progressé. Il y a quelques années — j'oublie la date — c'était 68 %, on est rendus à 90 %, tant mieux. Mais, là comme ailleurs, le législateur est toujours obligé de légiférer pour 5 %, 10 % ou 15 % des citoyens. Et il est clairement démontré que les pneus d'hiver vont venir renforcer... vont venir améliorer notre bilan routier. Encore une fois, c'est bien beau, un chiffre, 90-10, mais encore une fois, chers collègues, on parle de 500 000 automobilistes qui circulent sur nos routes avec peut-être des pneus d'été, peut-être deux pneus d'été ou deux pneus quatre saisons, peut-être quatre pneus de quatre saisons, mais de toute façon, de toute façon, ils mettent leur vie en danger, ils mettent nos vies en danger et celles de l'ensemble des citoyens qui, eux, ont accepté volontairement de se prendre en main, de se responsabiliser et de poser quatre pneus d'hiver.

Alors, M. le Président, nous appuierons également les demandes de différents groupes de faire partie de la table sur la sécurité. Des représentants des corps policiers municipaux et provinciaux, des policiers provinciaux et des policiers municipaux sont venus nous dire leur mécontentement de ne pas avoir été invités. Il m'apparaît important que tous les acteurs... qu'on ne rejette pas personne. Il y a lieu de s'organiser, avec des points pointus sur la sécurité routière, pour faire appel à leurs compétences, en sous-comités, en comités. Je comprends qu'on ne peut pas former des comités de 50, 60, 75, mais il y a lieu, je pense, intelligemment, de ne pas rejeter personne. Ces gens-là ont contribué dans le passé avec leur expertise, et c'est des gens de terrain, ils peuvent nous apporter beaucoup. Ils nous ont dit clairement qu'ils voulaient participer. J'espère que le ministre a compris le message et va leur faire une place.

● (19 h 40) ●

M. le Président, le ministre nous a dit, quand il est venu nous rencontrer, jeudi passé, en date du 23, qu'il s'était engagé à faire connaître et à faire paraître une nouvelle politique sur la sécurité à l'automne 2006. Je le souhaite, nous le souhaitons tous. Il y a urgence d'agir. Je fais juste rappeler au ministre que, si le passé est garant de l'avenir...

Je vais prendre deux exemples. Je veux bien lui donner le bénéfice du doute puis je ne veux pas mettre en... mais les constats sont là. Dans le cas de la table de la sécurité routière, il nous avait dit: Ça va être au début de 2005. La table a été mise sur pied en mai 2005. On nous avait dit: Les membres vont être nommés quelques jours, quelques semaines après. Il a fallu attendre jusqu'à la fin de décembre 2005 pour nommer le président et les différents membres. Connaissant — et vous le connaissez, M. le Président — le résultat de l'année 2005, si on ne constate pas qu'il y ait urgence... Et là je ne pense pas qu'à ce rythme-là on a considéré qu'il y avait urgence.

Deuxième élément, même chose, on nous a promis une politique de financement du transport en commun, 2004-2005. On est en mars 2006 et on n'a pas eu vent et trace d'une politique du financement. Qu'à cela ne tienne,

M. le Président. Je veux bien, et je la souhaite, et nous la souhaitons tous pour le bénéfice de nos citoyennes et citoyens. Il est impensable de traverser les prochaines années avec les moyens dont on dispose pour faire face aux changements de comportements. Je n'en disconviens pas, il y a des changements de comportements, il y a des changements de comportements sur notre environnement, sur les habitacles. La technologie, elle nous a envahis de toutes sortes. Mais transformons cette technologie où elle peut nous causer différents problèmes — l'accumulation de tous les éléments, téléphones cellulaires, et autres — peut nous causer des éléments de distraction, où on a mentionné que l'élément de distraction devenait fort important dans tous ces accidents, ces collisions-là, peut-être au même titre que la vitesse excessive ou l'alcool, donc, mais transformons cette technologie pour arriver à des solutions, arriver à des solutions pour que notre bilan routier s'améliore de façon importante.

Mais encore une fois je vais utiliser une phrase: Il ne s'agit pas juste de la foi, il faut que les oeuvres accompagnent la foi, il faut qu'il y ait de l'action. On va réfléchir, nous allons réfléchir, nous allons faire nos recommandations. Il y a une table de la sécurité qui a été mise sur place; elle va faire des recommandations. Mais, de grâce, de grâce, si on ne constate pas qu'il y a urgence... Quand va-t-on constater l'urgence? Il s'agit maintenant de passer à l'action, d'agir, et d'agir rapidement, intelligemment, avec les bons constats, les bonnes analyses, avec les bons moyens. Mais agissons, agissons, et j'allais dire, j'allais nous dire: Osons, là, osons, au Québec, osons prendre des actions, prendre des décisions pour que notre bilan routier s'améliore, notre sécurité routière s'améliore.

Je voudrais terminer, M. le Président, je voudrais terminer en vous remerciant bien sûr, en remerciant tout le personnel de cette commission. Et vous me permettez de remercier d'une façon très sincère et très particulière mon collègue de Gaspé, dont on a bousculé l'horaire et qui a généreusement accepté de partager cette tâche avec moi et de remplacer notre collègue de Masson. Un gros merci — j'allais dire Guy, je n'ai pas le droit, mais je vais le dire quand même — Guy et bien sûr, et bien sûr Marie-Christine, notre recherchiste, qui a un talent fou et qui a fait un travail constant et tellement efficace. Merci beaucoup, Marie-Christine.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci beaucoup, M. le...

**M. Deslières:** Merci à tout le personnel et M. le secrétaire, M. le Président.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le député de Beauharnois. Je céderai maintenant la parole au député de La Prairie pour ses remarques finales.

### M. Jean Dubuc

**M. Dubuc:** Merci, M. le Président, puis merci parce que vous avez fait un bon travail pendant cette commission-là qui a duré quatre à cinq jours. Je pense que, comme commission, là, c'est une commission, moi, personnellement, une commission qui était très importante. Et j'ai bien aimé cette commission-là, le pourquoi, comment est-ce que c'est important pour la sécurité.

Puis on a eu des gens qui sont venus témoigner, ils nous ont donné des rapports qui étaient vraiment positifs. Puis on sait l'importance qu'on doit être à l'écoute, comment est-ce qu'on doit faire. Puis, notre gouvernement, on est là, on l'a créé, puis on le veut, puis on veut trouver des façons pour améliorer. Pourquoi? Le but est tout simplement bien simple: pour abaisser les accidents, les blessés puis souvent des décès, malheureusement.

Sur la question de la vitesse, moi, j'ai écouté, puis c'est sûr que je n'ai pas peut-être... J'étais à l'écoute, un peu à dire: Au lieu de 100 km, on peut peut-être mettre ça à 120 km. Puis où est-ce qu'est le gros problème que je vois, moi, le plus souvent qu'autrement, c'est dans les zones, les petites routes qui sont à 60 km, ou 80, ou 90 km, souvent, plus souvent qu'autrement c'est là qu'il y a des accidents. Dans des petites routes assez étroites, assez croches en même temps, c'est là qu'on devrait peut-être être attentifs à baisser la vitesse puis à augmenter la vitesse sur les grandes routes parce que, je crois, c'est plus sécuritaire.

Sur la question du cellulaire. Ça, c'est un dossier qui n'est pas facile, puis on sait l'impact que ça peut donner aussi, parce qu'il y a un besoin. On travaille ça, les compagnies, dans tous les domaines. On sait que c'est très important, le téléphone cellulaire. Moi, je dis qu'on devrait trouver une façon d'améliorer ça parce que je crois sérieusement qu'il y a des accidents qui sont causés par le cellulaire. Comment le faire? Bien, il faut être à l'écoute, il faut regarder comment est-ce qu'on peut se permettre de faire ça. La vraie façon que je vois la plus positive, c'est de prendre les messages quand on arrête dans un restaurant ou qu'on se colle sur le bord de la route, comme mon collègue disait tantôt, le moins possible de parler en circulant sa voiture. Puis on peut se permettre de faire ça, de dire: Le cellulaire, tant qu'on roule, pas de cellulaire. On prend le temps d'arrêter au bord puis on fait nos téléphones, puis, si ce n'est pas trop urgent, on peut attendre un peu plus loin. Il faut trouver une façon d'améliorer ça. On ne peut pas se permettre d'arrêter, arrêter tous les cellulaires, c'est sûr qu'on a un besoin de tout ça. Ça fait qu'il y a peut-être de quoi à travailler un peu sur ça.

En terminant — parce que je veux laisser un peu la parole à mes collègues aussi — sur la question des pneus à neige. Les pneus à neige, c'est sûr, c'est une autre solution qui est très importante, qu'on dit que c'est vrai. Puis j'ai bien aimé, cette semaine — je ne m'en souviens pas, qui qui disait ça — je crois qu'à 65... la distance, là, il y a 65 ou 35, à un moment donné, pour la question d'arrêter le plus vite possible avec des pneus à neige. Ça fait qu'on voit que c'est important.

Où est-ce qu'il y a un danger que je trouve qu'il y en a qui vont être pénalisés — mais on n'a pas le choix de prendre des solutions puis à trouver une solution dans tout ça — un exemple, les personnes âgées, souvent, dans des petits villages, qui ne font pas beaucoup de chemin. Il y a des coûts à ça. On est tous d'accord qu'il y a des coûts à ça. Quand on change de pneus d'hiver, il y a des coûts de faire le transfert des pneus d'hiver, la rotation, acheter des pneus d'hiver, acheter des pneus d'été. Il y a des coûts pour certaines personnes qui vont être pénalisées, qui ont peut-être un peu moins de besoins, qui ne s'en servent pas tellement. Mais on n'a pas le choix. Moi, je suis d'accord qu'on devrait dire, là: Le 10 % qui manque,

qui ne mettent pas les pneus d'hiver, qui peuvent causer des accidents à eux puis qui causent des accidents à d'autres... On devrait aller dans les pneus d'hiver à 100 %. Ça fait que, sur l'ensemble de tout ça, moi, je suis d'accord avec les pneus d'hiver.

Je tiens à vous remercier encore, M. le Président. Puis, soyez sûr et certain, comme gouvernement, on va essayer de trouver des solutions pour faire avancer ça. Merci.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci, M. le député de La Prairie. Je vais céder maintenant la parole au député de Mille-Îles. M. le député.

#### M. Maurice Clermont

**M. Clermont:** M. le Président, je ne serai pas long parce que je suis ici comme remplaçant, j'ai été remplacé puis la commission était déjà commencée. Je voudrais au moins vous dire quelque chose: Vous êtes remarquable comme président, vous êtes un homme sympathique. Et j'ai trouvé que, la commission — j'en ai fait plusieurs, ça fait depuis trois ans que j'en fais, des commissions — il n'y a pas eu de politique entre nous autres, ça été réellement des hommes qui ont parlé pour les citoyens du Québec, et ça, je pense, c'est remarquable.

Je voudrais juste vous rajouter un petit mot que je n'ai pas eu le temps parce que le temps était fini quand j'ai voulu prendre la parole. Sur l'affaire des camionnages, moi, ce que j'aimerais, si vous faites un rapport quelconque... C'est qu'un gros problème qui est très dangereux, pour les camions, ce n'est pas, pour moi, en tout cas, nécessairement la vitesse, qu'ils vont à 110 ou 115, parce que je peux vous avouer que je suis un monsieur qui va en Floride depuis 42 ans, puis des vans, on en rencontre, puis je connais ça, il y a des très bons chauffeurs. Il y a des gens qui sont même des... ou des cow-boys, c'est bien sûr, mais la majorité, ils sont bons. Ce que je déplore beaucoup — parce que ça m'est arrivé cette semaine: des vans très bien éclairés, tu t'en viens, tu es à 20 mi, tu vois la van de loin, tout ça; tu as d'autres vans qui ont seulement deux petites lumières chaque bord, tu es à 500 pi puis tu ne sais pas si c'est une auto qui est là ou une van, ou il mouille, ou quoi que ce soit.

Moi, je pense qu'une affaire qui serait très importante: que les vans soient éclairés pour montrer au chauffeur qui est en arrière que, oui, il y a 45 pi à dépasser ou bien il y en a 65 pi, surtout avec des remorques ou quoi que ce soit. Je pense que c'est une raison d'accident quand tu ne sais pas exactement, là, à 500 ou 600 pi, est-ce que c'est une auto qui est là ou c'est un pick-up qui est là. Aujourd'hui, il y a tellement de sortes de camions.

Mais je vous garantis que, si on a parlé de 131 accidents ou 131 morts sur des gros camions, juste le fait... Puis vous ferez ça en vous en allant chez vous, quand on aura fini notre semaine. Sur la 40 ou sur la 20, quand vous voyez une van qui est éclairée, c'est donc l'un de passer au côté, quand même que tu t'en vas juste à 100 km, que de dépasser une van qui a seulement deux, trois petites lumières, puis il y a des garnottes qui te revolent un peu partout. Moi, je pense que juste ça va sauver beaucoup d'accidents sur des gros camions.

Merci, M. le Président, puis merci de m'avoir laissé la chance de parler. Comme je vous dis, j'ai été absent, mais ça n'a pas été par ma faute. Merci.

● (19 h 50) ●

**Le Président (M. Pinard):** Votre présence a été appréciée, M. le député de Mille-Îles, merci beaucoup. M. le député de Montmagny-L'Islet.

#### M. Norbert Morin

**M. Morin (Montmagny-L'Islet):** Merci, M. le Président. Je n'irai pas dans tous les domaines, mais je vais juste être un peu généraliste. Nous avons pu constater que la sécurité routière est un vaste domaine qui regroupe un grand nombre de questions qui touchent à tous les aspects de la vie quotidienne des Québécoises et des Québécois.

À partir des enjeux que nous avons priorisés, nous, ici, à la commission, nous avons tenté de bien identifier la problématique dans sa globalité. Je crois que nous avons un éclairage nouveau pour trouver des pistes d'amélioration de notre bilan routier sans être obligés de légiférer sur tous les points. Donc, j'aimerais remercier tous les collègues et vous, M. le Président, de ma part aussi, je trouve que vous faites un très bon travail comme président. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Pinard):** Merci beaucoup, M. le député de Montmagny-L'Islet. M. le député de Portneuf.

#### M. Jean-Pierre Soucy

**M. Soucy:** M. le Président...

**Le Président (M. Pinard):** Je vais demander une augmentation de salaire si vous continuez.

**M. Soucy:** Que d'éloges! Que d'éloges! Mais j'ai apprécié aussi le ton, M. le Président, de nos débats, même si, à la toute fin, le jupon a dépassé un petit peu. Mais enfin c'est des choses qui peuvent arriver.

M. le Président, je veux, moi, vous exprimer, suite aux commentaires que j'avais émis lors du début de la commission, à savoir si c'était possible de faire le pont entre les commentaires que les citoyens nous envoient par Internet, en ligne, puis par rapport à ce qu'on a entendu... Mais évidemment les citoyens n'ont pas eu la chance peut-être, eux, de nous suivre au quotidien, et de suivre l'évolution de la commission, et de prendre connaissance de l'ensemble des mémoires. Mais néanmoins je vais exprimer, moi, mes commentaires puis comment je me sens confortable avec certaines orientations actuellement.

Entre autres, à l'égard du téléphone cellulaire, d'abord je vous dirais qu'avec les études du Dr Dingus principalement, qui nous a démontré que les jeunes, lorsqu'ils étaient accompagnés, faisaient moins d'accidents, étaient moins susceptibles d'en faire, ça, pour moi, ça m'interpelle. Et il y a une autre étude qu'on a vue aussi, qui nous disait que, les jeunes, les probabilités de distractions étaient beaucoup plus grandes chez les jeunes de 24 ans et moins.

Alors, à ce moment-là, je me dis: Mais, écoutez, si les jeunes sont plus sensibles aux distractions parce qu'ils n'ont pas beaucoup d'expérience, bien, quand va venir le temps de prendre une décision à l'égard du

téléphone cellulaire, j'aurais le goût de vous dire: Écoutez, si, pour l'alcool au volant, c'est 0 % pour les jeunes, j'aurais le goût de vous dire: Bien, peut-être que la solution pour éviter d'avoir une distraction supplémentaire pour les jeunes à l'égard du cellulaire, ce serait pas de cellulaire pour les jeunes, en tout cas tant qu'ils n'ont pas fait au moins un deux ans, là, de conduite.

Puis, au niveau de l'accompagnement, c'est le Dr Frenette qui nous disait que c'était possible d'avoir une espèce de petit témoin dans le véhicule automobile qui permettait de savoir, au retour de la grande fille ou du grand garçon de son party, de vérifier: Ah, bien, mon homme, tu es allé à 115 aujourd'hui. Je ne sais pas sur quelle route tu as pu faire ça, ce n'est pas permis.

Alors, l'idée d'avoir un témoin ou quelqu'un qui accompagne, je trouvais ça intéressant pour assurer la problématique jeunesse, parce que ces jeunes-là, on le sait, avec les problèmes de démographie qu'on vit, on en a besoin, donc il faut les protéger. Puis des fois il faut les protéger un peu contre eux-mêmes, parce que la jeunesse est ce qu'elle est, puis il faut passer par là.

Maintenant, un autre volet que je voudrais aborder, c'est le volet de la vitesse excessive. On a tous compris, en tout cas, il me semble, qu'augmenter les limites de vitesse, ça fait en sorte que les risques augmentent, les risques d'accidents augmentent. Par contre, je suis tout à fait favorable au fait qu'on puisse limiter la vitesse chez les camions quand on sait que, lorsqu'un camion est impliqué dans un accident, la propension d'avoir des décès est beaucoup plus grande qu'entre deux véhicules automobiles. Donc, je salue l'initiative, là, et, si on peut légiférer pour la concrétiser, le fait qu'on limite la vitesse des camions à 105 km/h... Encore là, je ne suis même pas sûr que légalement on peut le faire, puisque nos limites de vitesse affichées, à tout le moins, sont à 100. Alors, moi, je pense qu'on devrait dire 100 puis se fier au bon jugement des utilisateurs et de ceux qui ont à faire la gestion de la circulation.

Quant au cinémomètre, je suis bien content de voir qu'au moins les représentants des policiers de la ville de Montréal, du moins de la Communauté métropolitaine de Montréal, le voient comme un outil. Et c'est comme ça qu'il faut le voir, parce qu'il y a des endroits où effectivement c'est difficile de faire de la patrouille régulière, ça prend des outils pour baisser la vitesse.

Pourquoi baisser la vitesse? Bien, écoutez, en tout cas, à moins d'avis contraire, là, tout ce que j'ai pu entendre et lire comme commentaires par rapport à la vitesse, ça nous démontre clairement que la vitesse est la cause principale des accidents. Donc, il faut réduire la vitesse, et principalement dans les zones de 90, entre 90 et 50, si on a bien compris. Puis l'exemple de la ville de Montréal est quand même un témoin fort important. Donc, oui, moi, je serais d'accord à l'introduction des cinémomètres dans les secteurs à risque élevé d'accidents, puis il a été établi que c'était sur les routes qui sont entre 50 et 90. Alors ça, c'est le compromis que je pourrais faire là-dessus.

Au niveau des motocyclettes, je souhaite que les campagnes de sensibilisation et l'effet positif de la commission nous amènent à considérer les motocyclistes comme étant des usagers de la route au même titre que les automobilistes. Ceux qui prennent ça un petit peu avec un grain de sel, en disant: C'est un moyen d'amusement...

Écoutez, c'est un moyen de transport, il faut le considérer comme tel.

Alors, moi, les recommandations que je ferais, c'est que la Société de l'assurance automobile du Québec fasse le maximum de sensibilisation et d'information et puis qu'elle introduise dans ses questionnaires, dans ses examens, tout ce qui concerne le volet camionnage évidemment et aussi pour les motocyclettes, parce que, oui, c'est un moyen de transport, oui, ça contribue à réduire les gaz à effet de serre, oui, c'est vrai qu'il y a une clientèle quand même, je vous dirais, en tout cas globalement, là, assez grande — entre, je vous dirais, 30 et 50 ans — d'utilisateurs pour qui la vitesse n'est pas l'enjeu. L'enjeu est plutôt de se véhiculer avec un moyen qui est peut-être plus rafraîchissant l'été — puis ça, on peut bien le concevoir — puis d'apprécier le paysage à des vitesses réduites. Moi, ça m'apparaît tout à fait correct. Donc, il faut faire plus de sensibilisation.

Quant aux conditions hivernales, je ne partage pas nécessairement les mêmes propos que mes collègues, vous m'en excuserez, mais, moi, je pense qu'il faut responsabiliser chacun des utilisateurs. On l'a dit tantôt, puis ça a été dit à plusieurs reprises dans le cadre de la commission, il faut absolument qu'on responsabilise le conducteur. On a entendu, ce matin, quelqu'un nous dire qu'il avait pris un véhicule avec des pneus d'été lorsque les conditions ne le permettaient pas. Bien, je m'excuse, mais, moi, je ne l'aurais pas prise, la voiture. Je veux dire, à un moment donné, on a un choix aussi, comme individu, de prendre des décisions.

Puis je vois très bien aussi l'implication du contrôle policier. Avez-vous pensé? J'ai un pneu d'hiver, mais là il est usé. Un peu, beaucoup, passionnément? Alors, je vois difficilement l'application de ça. Moi, je fais confiance aux citoyens puis je fais confiance au fait que les gens... Si on est rendu à 90, il va nous en rester quelques-uns à gagner, mais ça, ça va se faire graduellement, par les campagnes de sensibilisation et d'information, on va sûrement y arriver.

Maintenant, c'est des choses auxquelles peut-être, quand on vient d'un comté rural, on ne pense pas beaucoup, M. le Président, mais le fait d'avoir eu une démonstration... Puis on a utilisé un vocabulaire assez précis puis même assez péjoratif à l'égard des piétons à Montréal, en tout cas on les trouve un peu hardis, mais ils sont peut-être aussi la cause de plusieurs accidents. Donc, moi, je pense que la volonté de la ville de Montréal de se doter d'une charte des piétons, bien je pense que c'est une bonne idée. Il y a beaucoup de sensibilisation à faire. Et on sait que les piétons ne contribuent pas à la Société de l'assurance automobile, et les cyclistes non plus. Alors, finalement, ce sont des gens aussi qui sont protégés dans le cadre de la loi. Donc, c'est pour ça qu'il faut faire attention, il faut faire des campagnes, il faut que la SAAQ aussi parle des piétons, parle des cyclistes, parle des motocyclistes.

● (20 heures) ●

Et finalement je concluais en vous disant... On a eu entre-temps des gens qui sont venus nous dire: Bien, écoutez, on a des problèmes avec... on appréhende l'augmentation des frais à la Société de l'assurance automobile, on appréhende une augmentation des coûts. Puis la cause de ça, c'est évidemment l'augmentation des décès, l'augmentation des accidents, des accidents avec

blessés graves. Puis là, bien, on a des moyens qui nous démontrent clairement, scientifiquement qu'on peut réduire la vitesse. Donc, par voie de conséquence, on va réduire aussi le nombre de décès et le nombre de blessés graves.

Et c'est tellement clair que j'aurais le goût de dire qu'on devrait prendre cet engagement-là de réduire. Puis, à ce moment-là, je demanderais aux gens de la SAAQ, aux dirigeants de la SAAQ, de surseoir à leur volonté de nous proposer un choc tarifaire, parce que, si on est capables, par les efforts qu'on fait, comme il a été fait dans d'autres sociétés, de réduire de 15 % à 20 % le nombre de décès suite à l'introduction de nouvelles technologies, bien, je me dis, là... Je pense que c'est un message qu'en tout cas je me prépare à livrer avec vous tous, dans les prochaines semaines, aux gens de la SAAQ. Mais je pense que c'est important.

Et je veux remercier aussi tous les citoyens et citoyennes qui ont participé à notre sondage par Internet. C'est une source de renseignements intéressants, puis, jumelés avec toute l'information qu'on a pu entendre ici, en commission, par les experts, les différents experts qui sont venus, bien je pense qu'on devrait avoir un rapport assez intéressant et étoffé. Et il faut y donner suite. Merci.

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le député de Portneuf. Alors, M. le député de LaFontaine.

#### M. Tony Tomassi

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. Avant tout, vous remercier, vous, pour les travaux que vous avez menés ici, en cette Chambre, mes collègues aussi, M. le secrétaire, Yannick Vachon, qui était à son premier mandat comme secrétaire d'une commission, alors on lui a permis de découvrir quel était le travail d'une commission parlementaire animée quelquefois, Richard L'Héault, qui a été notre chercheur, qui a fait un travail remarquable, et tout le personnel.

Mais je ne pourrais pas, M. le Président, revenir sur certains sujets qui ont été touchés lors de cette commission parlementaire et dont M. le député de Beauharnois faisait mention, et dont lui aussi a fait en sorte d'alimenter un peu des oui-dire. Des fois, le député de Beauharnois a une certaine difficulté à lire les citations, il prend l'habitude à arrêter à la virgule au lieu de continuer jusqu'au point, dans des citations, et on en a eu la démonstration encore aujourd'hui. Et même par certains groupes, l'Association du camionnage du Québec qui est venue nous dire que... sans s'être renseignée nulle part, venait faire une déclaration gratuite comme quoi les gens qui déneigent nos routes, au Québec, étaient obligés d'acheter l'abrasif, quand en réalité ce n'est pas ça qui arrive sur le marché. Et comme des fois, en termes de nouveau parlementaire, des fois ça m'énerve que des gens viennent faire des déclarations un peu gratuites dans ce sens-là. Ça a été même l'Association des policiers dans leur mémoire concernant les cinémomètres. On peut être contre la procédure, on peut être contre les moyens qu'on prend, mais des fois il faut apporter des solutions. Et notre seul but ici, aujourd'hui, lors de cette commission, c'était pour diminuer ou améliorer le bilan routier.

Et je veux revenir à ce que le député de Beauharnois faisait mention. Il a fait mention, lors de la première visite... Et peut-être un peu la difficulté qu'on a

cue, M. le Président, lors de cette commission, c'est l'impossibilité d'avoir des échanges, hein, de répondre, avec le temps qui était imparti, qui était tellement restreint. On se posait des questions ici, on posait des questions, mais il n'y avait pas de manière d'échanger. Et, lors de la deuxième visite des gens du ministère des Transports, j'aurais voulu assister mais, pour d'autres obligations en Chambre, je n'ai pas pu assister pour poser la question. Mais peut-être remettre en ordre parce que des fois on fait des affirmations qui portent à des prétentions ou à des définitions qui sont peut-être mal connues.

Et, pour revenir à ce que M. le député de Beauharnois faisait mention concernant la notice, la note en fin de bas de page, lors de leur audition en Commission de l'administration publique, qui faisait mention qu'il y avait eu 104 contrats qui avaient été renégociés et le ministère avait sauvé de l'argent, M. le député de Beauharnois est venu prétendre comme quoi on avait sauvé de l'argent dans le déneigement, ce qui mettait en péril un peu la sécurité des gens, dans l'entretien hivernal, qui a fait en sorte que peut-être ça avait eu une répercussion sur le bilan routier. Alors, seulement lui rappeler qu'en termes de bons gestionnaires ces sous-ministres-là ont fait en sorte de deux choses, hein? Les contrats de déneigement étaient faits pour trois ans. On sait qu'au Québec le déneigement... la neige ne tombe pas partout pareil sur la province de Québec. J'ai été visiter les gens de Matane, au courant du mois dernier, et il y avait encore pas mal plus de neige qu'on en a ici. Et ces gestionnaires-là ont fait en sorte de diminuer la période donnée du contrat tout en prenant vraiment soin d'avoir une période présaison et postsaison. Et, de la manière dont ils ont fonctionné, ça a eu une diminution de 5,2 % du coût de déneigement, non pas sur la qualité ou sur la façon de déneiger, mais sur la façon d'administrer, où est-ce que, par région, ces administrateurs-là, M. le Président, ont fait en sorte de savoir que...

Je vous donne un exemple. La région du Lac-Saint-Jean, bien, on va commencer à déneiger... au lieu de vous donner un contrat qui commence le 15 octobre, on va vous donner le contrat qui va commencer le 30 octobre pour finir le 1er avril au lieu de finir le 30 avril, de façon à diminuer mais en prenant toujours soin — et ça, c'est quelque chose d'important, puis il faut — au contraire de ce que M. le député de Beauharnois faisait mention, d'avoir des clauses avec les entrepreneurs, si jamais ils devaient déneiger — puis c'est ça qui est arrivé — avant la période ou après la période, qu'il y ait des coûts qui soient rattachés. Même au-delà de tout, ils ont fait en sorte, avec les partenaires... Parce qu'il faut savoir que, les déneigeurs, hein, on a dit que c'est 60 % du déneigement qui est fait par des entrepreneurs privés... 40 % qui est fait, si je me rappelle bien, par des entrepreneurs privés. Ils ont inclus même une clause, ils ont même inclus une clause, M. le Président, d'ajustement pour venir corriger les hausses ou les baisses sur le carburant.

Alors, on peut voir que les gestionnaires du ministère des Transports n'ont pas pris cette mesure à la légère. Et, si on prend les chiffres des montants d'argent, des dépenses annuelles que le ministère des Transports consacre au déneigement par année, on se rend compte qu'en 2000-2001 le coût, la dépense était de 160 millions, et on est rendu, cette année, où est-ce que c'est une année qui n'est pas encore terminée en termes comptables,

2005-2006, à plus de 198 millions de dollars. On se rend compte que l'argent n'a pas été lésiné.

Et, quand le sous-ministre d'alors, M. Gagné, Florent Gagné, a dit que le ministère avait pris des risques, il n'avait pas pris des risques sur la sécurité des gens ou sur la sécurité routière, le ministère a pris un risque, un risque financier, à savoir: il prenait le risque d'ouvrir les contrats, d'octroyer une période de contrat plus longue en sachant bien que, s'il ne neigeait pas avant et après, il tombait gagnant, mais, si jamais la neige aurait tombé, il aurait été perdant. Alors, c'était plus un risque financier. Et, à cette mesure, je voudrais...

Puis, quand je vous dis que la virgule est très importante, puis le point, M. Gagné faisait mention: «...on a procédé avec nos partenaires au fond à des ajustements, notamment sur la longueur des saisons, à savoir à quelle période on démarre les contrats de déneigement. On a pris des risques, — ça, c'est la virgule que le député de Beauharnois a pris pour un point — au ministère, qui, dans certains cas, ont été payants, de commencer les saisons plus tard, de les arrêter un peu plus vite au printemps, et c'est des économies pour le gouvernement. Alors, c'est dans cette optique-là. Ce n'est pas dans le but du tout de, disons, couper les cheveux en quatre ou faire des économies de bouts de chandelles parce que ce sont quand même des montants importants pour le gouvernement. Et c'est une question de saine gestion ici, de s'assurer que l'argent que le ministère met dans le [déménagement], bien, finalement, on en a pour notre argent, soit en jouant avec les périodes, soit en jouant avec différents paramètres qu'on a examinés. Puis on a fait ça avec l'industrie, avec nos partenaires, de sorte que je pense qu'on a ici un exemple de saine gestion.»

Alors ça, c'était mon point, M. le Président, pour remettre les pendules à l'heure parce que c'est très important. Parce qu'à entendre dire M. le député de Beauharnois c'est que le ministère avait pris des risques non calculés dans le déménagement quand...

**Une voix:** Dans le déneigement.

**M. Tomassi:** Dans le déneigement. J'ai dit quoi?

**Une voix:** Déménagement.

● (20 h 10) ●

**M. Tomassi:** Ah, déménagement. Le déneigement. Alors, c'est quelque chose de très important que je voulais mettre en perspective, M. le Président, parce que c'est des affirmations gratuites qui à mon avis n'ont pas lieu... Et ça fait partir la spirale du oui-dire, hein? On l'a dit, on l'a dit, on l'a dit, ça, c'est des oui-dire qui... En réalité, c'est les citoyens qui en sont touchés.

Pour la commission, M. le Président, ça a été un mandat très intéressant, mon premier, vraiment, mandat d'initiative que je prends, qu'on a pris... que, moi, en tant que parlementaire, j'ai pris sous mon aile. J'écoutais le député de Beauharnois qui au tout début voulait avoir une commission plutôt sur les conditions hivernales, les pneus d'hiver. Moi, j'étais plus porté sur la vitesse. Alors, je me rappelle — c'était la chef de l'opposition actuelle qui était présidente de la commission — on avait mis un paquet de sujets sur la table, on avait peut-être une vingtaine de sujets intéressants qui auraient pu faire un élément important. On en a choisi quatre qui, il

me semble, ont porté leurs fruits parce que je crois que, médiatiquement parlant, on a eu une couverture de tous les instants, depuis le début qu'on a commencé jusqu'à demain nécessairement. Parce que les oui-dire vont se faire aller, demain, dans les journaux.

Et nécessairement, à voir la participation que les gens ont eue, comme mon collègue de Portneuf l'a mentionné, sur la consultation en ligne, plus de 820... On n'atteint pas votre chiffre de 1 000 que vous aviez prévu lors du début de notre commission, mais, quand même, 820, c'est une réponse que, je pense, l'Assemblée nationale ne s'attendait pas pour une première consultation.

En bout de ligne, le mandat, ici, comme bien d'autres choses, c'est d'améliorer le bilan routier, que les mesures qu'on va prendre, peut-être les idées qu'on va mettre en place ou qu'on va proposer au gouvernement puissent devenir force de loi. Parler aussi un peu... M. le député de Beauharnois — puis là j'excuse un peu le député de Mille-Îles, qui disait qu'on n'avait pas parlé de politique, mais des fois, quand on se fait poigner un peu, là, il faut le dire — qui parlait de la volonté, ça devait suivre — je n'ai pas vraiment compris — la volonté devait suivre...

**Une voix:** Les oeuvres...

**M. Tomassi:** Les oeuvres devaient suivre...

**Une voix:** La foi.

**M. Tomassi:** ...la foi. Et je crois que le ministre en a fait mention. Il faut dire que la table de sécurité routière a été mise en place avec le président. Les deux ont une bonne volonté. Seulement lui rappeler que la dernière politique de sécurité routière date de 2000, 2001-2005, et c'est avec cette politique qu'on a eu un bilan routier désastreux, échec. Alors, c'est une politique de la sécurité routière qui a été votée par le Parti québécois. Peut-être, ça a été une erreur. Ce serait un post-mortem à faire aussi à cet effet-là. Et je crois que des fois mieux vaut prendre le temps nécessaire à regarder les erreurs et ne pas faire les mêmes erreurs par la suite.

Et, je crois, M. le Président, avec tout ce qu'on a entendu aujourd'hui, avec les différents groupes qui sont venus nous parler, on peut dire: Mission accomplie. Et je suis sûr que nous allons remettre des recommandations qui vont faire leur chemin dans les officines gouvernementales. Et, en terminant, merci à vous tous encore une fois.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci...

**M. Deslières:** M. le Président, je vais utiliser le règlement, à l'article 162, qui m'indique mon droit de déposer un document, avec votre permission. 162. Êtes-vous d'accord?

**Le Président (M. Pinard):** Oui.

**M. Serge Deslières**

**M. Deslières:** Alors, je voudrais déposer, pour le bénéfice de tous les collègues, un document d'information administrative concernant les engagements financiers du

ministère des Transports. Et on lit, à l'annexe II, la note suivante: «Il est à noter qu'en 2003-2004 le ministère a obtenu une autorisation du sous-ministre afin d'ajouter une année additionnelle à 104 contrats de déneigement et de déglacage de routes en échange de nouvelles clauses contractuelles assorties d'une diminution de la période d'entretien ou encore une réduction d'équipement, et ce, à la suite des orientations visant la rationalisation des dépenses en entretien hivernal.» Ça le dit clairement et nettement. Et je vais le déposer pour l'ensemble des collèges.

#### Document déposé

**Le Président (M. Pinard):** Merci, M. le député.

**M. Deslières:** Et ça a mis en cause le bilan routier et la sécurité des citoyens, il est clair et net.

**Le Président (M. Pinard):** Alors, merci beaucoup. Si vous permettez...

#### M. Tony Tomassi

**M. Tomassi:** ...le même article que mon collègue, 162. Je vais déposer le verbatim. Parce que, vous savez, ici, tout est enregistré. La beauté... Et je dépose le verbatim de l'échange entre M. Deslières, député de Beauharnois, et M. Gagné, qui explique de fond en comble le pourquoi de ces contrats de négociation pour ajouter une année sur un contrat qui avait été octroyé pour trois ans.

#### Document déposé

**Le Président (M. Pinard):** Merci. Alors, je dépose ces documents-là au secrétariat de la commission, et nul doute que nous aurons à les consulter. Maintenant, permettez que je complète...

**M. Lelièvre:** ...être distribués à ceux qui ont siégé à la commission?

**Le Président (M. Pinard):** Les membres de la commission vont pouvoir obtenir les documents, aucune espèce de problème.

**M. Lelièvre:** Je serais intéressé à avoir copie.

#### Le Président, M. Claude Pinard

**Le Président (M. Pinard):** Alors, si vous le permettez, messieurs, je voudrais d'abord vous remercier tous. Nous avons passé quatre magnifiques journées. Nous avons reçu des groupes, des gens. Nous avons eu une bonne discussion également avec le ministre des Transports, la semaine dernière, jeudi dernier. Le travail qui a été fait en commission parlementaire, lors d'un mandat d'initiative tel que nous l'avons formulé, ne consistait qu'en une chose, c'était faire en sorte d'obtenir, pour le futur, une diminution sensible du nombre de décès, qui, en 2005, se chiffrent à 704 pour le Québec, et également une diminution sensible du nombre d'accidents mortels, lourds et légers parce que ces accidents-là représentent une charge phénoménale, sur le plan économique, pour

la collectivité, pour la société québécoise. On sait que maintenant le nombre d'accidents, en 2005, est de 58 000.

Nous avons reçu beaucoup de groupes. Vous avez fait mention à tour de rôle de vos opinions, de votre perception suite à chacun des thèmes. Moi, ce que je veux tout simplement dire, aujourd'hui, à ceux qui nous écoutent, c'est que le travail de la commission n'est pas complété, n'est pas terminé. Chacun va sortir de la commission, ce soir, et va réfléchir sur les différents rapports qui lui ont été donnés, les échanges qu'ils ont eus avec les invités. Et, dès mardi prochain, il y aura séance de travail pour déterminer les grandes orientations que la commission va prendre, ces orientations-là et ainsi que pour prendre connaissance également de la consultation que nous avons eue avec les citoyens et citoyennes du Québec depuis le lancement des travaux de la commission.

Tout à l'heure, notre vice-président a mentionné qu'il y avait eu à date 820 citoyens et citoyennes qui avaient pris la peine de répondre à ce petit questionnaire. Et j'invite encore les gens à le faire. Nous avons un temps... jusqu'à minuit ce soir. Alors, gênez-vous pas, participez. Votre opinion est excessivement importante pour les membres de la commission. Mais, d'ores et déjà, on sait qu'il y a une tendance lourde qui a été manifestée par les citoyens et citoyennes concernant les différents thèmes que nous allons développer et que nous allons regarder de nouveau mardi prochain.

Alors, j'espère que tous et chacun, on va sortir gagnants de cette expérience qu'on vient de vivre avec le mandat d'initiative. Moi, je suis persuadé d'une chose, c'est que nous serons en mesure, pour le mois de mai au plus tard, nous serons en mesure de déposer notre rapport de commission, de notre mandat d'initiative à l'Assemblée nationale. Et, lorsque le rapport, les recommandations — parce que le rapport va être assorti de recommandations, j'en suis persuadé, juste à l'écoute que j'ai eu tout à l'heure — les recommandations... Dès qu'un rapport est suivi de recommandations, à ce moment-là, il y a un débat qui va avoir lieu au salon bleu, à l'Assemblée nationale. Et je pense également que la commission devra publiquement également partager avec la presse parlée, écrite et électronique les principales recommandations qui découleront de notre travail qu'on va faire dans les prochaines semaines pour la rédaction de ce rapport.

Alors, le travail des députés consiste à écouter et également à faire en sorte de procéder à des changements réglementaires s'il faut le faire. Dans les circonstances, je pense que nous avons un dossier dont les citoyens et citoyennes se sont appropriés, puisque je pense qu'on n'a jamais eu une couverture médiatique aussi importante. Mais c'est un dossier qui regarde le quotidien de chacun des citoyens et citoyennes.

● (20 h 20) ●

Donc, les recommandations qu'on va faire, nous allons en discuter, chacun des membres ici présents, à l'Assemblée nationale. Et ce qui me plaît beaucoup, c'est la discussion que nous avons eue avec le ministre des Transports, jeudi dernier, où le ministre a mentionné d'une façon claire, nette, précise que le travail que nous effectuons, les recommandations que nous allons déposer, il va s'en saisir, et ce sera son rôle à lui, c'est le rôle de l'exécutif à établir si l'ensemble des recommandations, une partie des recommandations seront appliquées. Mais là

commission partage exactement le même objectif que le gouvernement, à savoir d'assurer la sécurité des citoyens et citoyennes du Québec au niveau de notre réseau routier.

Alors, merci infiniment, merci aux recherchistes, merci au personnel de l'Assemblée nationale, à notre secrétaire, aux pages, aux gens qui se sont occupés de l'enregistrement, à notre recherchiste et à notre secrétaire de commission. Alors, merci à vous tous et à mardi prochain.

*(Fin de la séance à 20 h 21)*