



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 25 novembre 2009 — Vol. 41 N° 37

Consultations particulières sur le projet de loi n° 69 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière concernant les
écoles de conduite

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

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 de l'agriculture, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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 dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 novembre 2009 — Vol. 41 N° 37

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	2
Auditions	2
Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)	3
CAA-Québec et Association québécoise du transport et des routes (AQTR)	14
Groupe Tecnic 2000 inc. et ConduiPRO	24
Remarques finales	34
M. Stéphane Bergeron	35
Mme Julie Boulet	35
Mémoires déposés	36

Autres intervenants

M. Guy Ouellette, président suppléant
Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente

M. Pierre Reid
M. Marc Carrière

- * M. André Lamarche, AECQ
- * M. Marc Thompson, idem
- * M. Yvon Lapointe, CAA-Québec et AQTR
- * Mme Dominique Lacoste, idem
- * M. Mathieu Charbonneau, idem
- * M. Yvan Sévigny, Groupe Tecnic 2000 inc. et ConduiPRO
- * M. Réjean Blais, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en soirée pour l'étude détaillée du projet de loi n° 52, Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mercredi 25 novembre 2009 — Vol. 41 N° 37

Consultations particulières sur le projet de loi n° 69 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite

(Onze heures vingt-huit minutes)

Le Président (M. Ouellette): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 69, Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Le Président (M. Ouellette): Nous procéderons ce matin, après les remarques préliminaires, à l'audition de l'Association des écoles de conduite du Québec.

Remarques préliminaires

Nous débuterons sans tarder par les remarques préliminaires. Mme la ministre, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, dans un... bien, premièrement, bon matin à tous. Alors, merci d'être avec nous, l'Association des écoles de conduite du Québec, ce matin. Alors, ça nous fait plaisir de vous recevoir et on est très heureux de vous entendre également. Alors, saluez également les collègues du parti ministériel; merci d'être avec nous pour partager et collaborer à la poursuite de ces travaux, merci également aux partis de l'opposition.

Et en fait, ce matin, c'est un projet de loi qui est relativement simple. On se rappellera tous qu'en 2007, si je ne me trompe pas, on avait... le projet de loi sur l'obligation des nouveaux cours de conduite avait été décrété ici, à l'Assemblée nationale. Maintenant, ça nous a pris une période donnée pour mettre à niveau, préparer avec l'ensemble des partenaires, que ce soit la Société de l'assurance automobile, avec l'ensemble des écoles de cours de conduite, alors de préparer le contenu de ces nouveaux cours là, comment on va les donner, quels seront les sujets ou les éléments qui seront importants à retenir.

● (11 h 30) ●

Alors, on a pris un certain temps, mais il fallait bien faire les choses, et je pense qu'on l'a fait en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires; et ça, je pense que c'était du jamais-vu dans l'histoire. Je pense que l'ensemble de ces gens là ne s'étaient pas beaucoup parlés au fil des ans. Alors, on est très heureux ce matin de pouvoir procéder à la commission qui va nous permettre d'entendre ces partenaires.

Vous dire, M. le Président, que, comme je l'ai dit, là, à l'adoption du principe de projet de loi, dès janvier 2010, ce que ce projet de loi là va nous permettre, c'est: nous serons en mesure de décréter l'entrée en vigueur des nouveaux cours. Donc, dès janvier 2010, les nouveaux cours vont être obligatoires, donc que nous pensons que, comme gouvernement, comme législateurs, que cette mesure va permettre de sauver des vies humaines en encadrant de façon plus particulière la formation de nos jeunes, en s'attardant davantage sur le comportement au volant, la drogue, la fatigue, la consommation d'alcool. Donc, je pense que c'est important de, de bien encadrer cette démarche-là pour bien former le jeune, puisque, lorsqu'il se met à conduire, bien on lui donne un bolide assez puissant entre les mains, donc il doit se comporter de façon responsable. Et je pense qu'il y a un travail que nos écoles peuvent faire de façon très judicieuse à cet égard.

Alors, aujourd'hui, nous allons entendre des organismes qui ont travaillé très fort à la mise en place du nouveau cours de conduite, et je profite de cette occasion pour les remercier de leur contribution. Lors de la publication du projet de loi modifiant le règlement sur les permis dans la *Gazette officielle*, le milieu des écoles de conduite, tout comme le Protecteur du citoyen, ont relevé des difficultés dans la mise en oeuvre du nouveau cours, et ils ont adressé diverses propositions pour les résoudre. J'ai également rencontré le milieu de nos écoles de conduite, et ils m'ont fait part de ces difficultés que représenteront le déploiement et l'implantation de ce cours dans le réseau.

Pour nous, le succès du déploiement et de l'implantation de ce cours est primordial pour atteindre les objectifs de sécurité routière. En effet, son instauration devrait non seulement permettre aux nouveaux conducteurs de faire l'apprentissage de la conduite, mais aussi les amener à développer des comportements et des attitudes de conduite sécuritaires en les sensibilisant plus directement aux risques liés à la conduite automobile. C'est pour cette raison qu'il importe de donner aux écoles de conduite les moyens pour réussir le déploiement, l'implantation ainsi que le maintien de la qualité du nouveau cours.

Dans ce contexte, ce projet de loi introduit un moratoire d'un an sur la reconnaissance de nouvelles écoles et prévoit également que ce moratoire puisse être prolongé. De plus, il attribue au gouvernement le pouvoir d'encadrer la tarification minimale et maximale de ce cours. Et enfin il précise que le retrait de la reconnaissance d'une école de conduite est la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le nouveau cours de conduite doit rester accessible aux nouveaux conducteurs qui demanderont un premier permis de conduire. Ils pourront alors adopter et maintenir des comportements responsables au volant d'un véhicule routier et contribuer ainsi à la l'amélioration du bilan routier.

Alors, M. le Président, rappelons-nous que les jeunes sont... de 16 à 24 ans sont titulaires de 10 %... représentent 10 % des titulaires de permis de conduire et

ils sont représentés à la hauteur de 23 % dans les accidents, sont surreprésentés également dans les infractions avec points d'inaptitude, dans les infractions aussi avec alcool: on parle de 43 % pour l'alcool, 50 % pour la vitesse. Donc, il y a vraiment une problématique: il faut rejoindre ces jeunes-là, parce qu'ils ont des comportements plus à risque. Ils se croient invincibles.

Alors, je pense que c'est important de leur... par les cours de conduite, d'aller les chercher et de leur montrer les dangers et les risques inhérents à une conduite irresponsable. Et nous comptons bien sur cette collaboration très étroite des écoles de conduite pour atteindre les objectifs qu'on s'est fixés de sauver des vies humaines. Alors, merci beaucoup.

Le Président (M. Ouellette): Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Verchères à faire ses remarques préliminaires, pour une durée maximale de 7 min 30 s.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, M. le Président, je vous remercie. À mon tour de saluer les collègues du parti ministériel et Mme la ministre, vous-même M. le Président, mes collègues de l'opposition officielle, mon collègue de Johnson, mon collègue de Berthier, les remercie d'être à mes côtés pour ces audiences publiques et au cours de laquelle nous aurons... au cours desquelles, dis-je, nous aurons l'occasion d'entendre des groupes quant à leurs préoccupations, leurs attentes concernant ce projet de loi, projet de loi qui, on l'a souligné, est un projet de loi à essentiellement technique. Nous avons...

De par la fin du moratoire qui est prévue incesamment, nous avons une obligation effectivement de procéder à l'adoption de cette loi. Évidemment, il vise à donner suite à la décision qui a été prise en 2007 de rendre à nouveau les cours de conduite obligatoires. On se souviendra qu'ils avaient été rendus facultatifs il y a plus de 10 ans, en 1997. Je ne crois pas qu'il est de notre ressort de revenir sur l'opportunité ou non de réintroduire les cours de conduite. Mme la ministre a fait état des statistiques un peu affolantes des taux d'accident, chez les jeunes particulièrement.

En fait nous devons nous assurer que cette décision à l'effet de remettre en place les cours de conduite obligatoires ne créera pas d'irritants. Et c'est un peu l'objet de cette loi, d'essayer de contrer certains irritants, mais il faut éviter que, par l'adoption de cette loi, nous en créons de nouveaux.

Les consultations qu'on tient aujourd'hui ont pour objectif de nous éclairer, comme parlementaires, sur les modifications qui pourraient apparaître souhaitables. J'ai déjà eu l'occasion, lors de l'adoption du principe du projet de loi, d'exprimer un certain nombre de réserves, fort peu, je dois dire, parce que c'est un projet de loi qui est relativement court, technique, précis en soi. Il y a des préoccupations dont je ferai état tout à l'heure, mais nous sommes intéressés évidemment d'entendre ce que les groupes auront à nous dire par rapport au projet de loi n° 69.

Il y a des groupes qui nous ont déjà soumis des mémoires que nous avons examinés. Il y a des groupes qui viendront nous exposer directement en commission leurs préoccupations, leurs attentes à l'égard du projet de

loi. Il y a lieu de se désoler que le gouvernement, cependant, n'ait pas accédé à notre demande d'accueillir un certain nombre d'écoles de conduite qui avaient à nous sensibiliser à une problématique particulière, qui est celle de subventions qui ont été octroyées dans certains cas et qui n'ont pas été octroyées dans d'autres cas. Je pense que ça aurait été intéressant que nous entendions leur point de vue. J'ose espérer que les groupes que nous avons avec nous aujourd'hui aborderons, directement ou indirectement, cette problématique, puisqu'il semble que nous ne pourrions pas entendre les écoles de conduite préoccupées par cette question, le gouvernement ayant refusé que nous puissions les accueillir, les entendre ici, en commission, et il faut certes le déplorer.

Alors, comme je le disais tout à l'heure, M. le Président, nous ne nous opposons pas à l'adoption du projet de loi, bien au contraire, puisqu'on doit effectivement... il y a une obligation de résultat, compte tenu de la fin du moratoire qui approche. Ceci dit, il y a des questions.

On en a soulevé quelques-unes, notamment celle de ce pouvoir que veut s'attribuer la ministre de pouvoir reconduire en elle-même, par elle-même, le moratoire. Je pense que les parlementaires avaient reconnu qu'il s'agissait d'une situation exceptionnelle, que cette reconduction du moratoire, et s'étaient donc donné le pouvoir de reconduire ou non. La ministre veut passer outre. Alors, je vais... j'espère que la ministre sera ouverte à un mécanisme de consultation qui permettra effectivement que nous puissions à tout le moins donner notre avis sur cette opportunité ou non de reconduire le moratoire, le cas échéant.

Il y a toute la question des cours de conduite, du contenu des cours de conduite. On veut faire passer des cours de conduite qui mettent l'emphase sur les connaissances à des cours de conduite qui veulent mettre l'emphase sur les compétences. Peut-être via ce même mécanisme de consultation, nous pourrions être appelés à apporter une contribution positive, du moins je l'espère, à la mise en place de ces cours.

Alors, j'offre encore une fois, comme je l'avais fait pour l'adoption du projet de loi n° 41, toute ma collaboration au gouvernement, et je n'en attends pas moins de sa part. Comme j'en faisais état, nous avons des préoccupations, des attentes que nous aurons l'occasion d'exprimer à travers les consultations mais également lors de l'étude article par article.

Mais, à compter de maintenant, je pense qu'il y a lieu de ne pas prolonger indûment cette période de remarques préliminaires et de passer rapidement aux audiences, de telle sorte de pouvoir permettre aux groupes d'apporter leur contribution des plus intéressantes, des plus pertinentes aux travaux de cette commission. Alors, je vous souhaite des travaux des plus fructueux, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Ouellette): Merci, M. le député de Verchères. Et j'invite maintenant l'Association des écoles de conduite du Québec et son président, M. André Lamarche... Je sais que... je pense, tout le monde connaît M. Thompson aussi, mais je vais vous laisser, M. Lamarche, l'opportunité de présenter les gens qui vous accompagnent. Vous aurez 10 minutes pour nous présenter

vosre mémoire, et, par la suite, autant le groupe ministériel que l'opposition officielle aura 25 minutes, un échange avec les membres de votre groupe, là, pour clarifier peut-être certains points que vous n'avez pas eu le temps, dans 10 minutes, de couvrir. M. Lamarche.

Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)

M. Lamarche (André): Mon nom est M. Lamarche. Je suis président de l'Association des écoles de conduite du Québec depuis quand même une dizaine d'années. Je vous présente notre directeur général, M. Marc Thompson, et notre secrétaire de l'association, M. Francis Durocher.

On vous a évidemment présenté un genre de préambule où évidemment on explique un peu la vie l'association et un petit peu nos attentes... nos attentes évidemment, là, sur ce qui s'en vient.

Le programme en lui-même, écoutez, qu'on a travaillé avec la société et différents partenaires à l'intérieur, pour ce que... si je me mets dans le contexte d'un enseignant, c'est, je pense, extraordinaire, c'est vraiment une révolution. Je pense qu'avec ça on va atteindre des buts de premièrement être capables de changer un comportement, de pouvoir parler à nos jeunes, de pouvoir voir ce qu'ils vivent et comment les apporter.

Si je me mets par contre dans le contexte évidemment du propriétaire, que je dois administrer ce genre de cours là, c'est un inconnu. Évidemment, on suggère un prix minimum et un prix maximum pour arriver évidemment à garder au niveau... une qualité de cet enseignement-là, dans le fond. Si on n'arrive pas à avoir un minimum et un maximum, je pense que la qualité pourrait évidemment trouver un petit peu de... un petit peu de difficultés à l'intérieur de tout ça. Vu que c'est de l'inconnu, on aura évidemment à vivre avec, on a évidemment à se préparer, et évidemment.

Concernant évidemment la question maintenant qui est peut-être des choses... C'est sûr que l'association a mis en place des moyens évidemment pour que ces formations-là soient accessibles à toutes les écoles à des prix raisonnables. Ça veut dire qu'on a fait, on va appeler ça la mise à jour de tous ces gens-là à des coûts très, très, très bas. Le but était de leur donner accessibilité sans qu'ils aient à défrayer des coûts énormes. Je pense que l'association a fait ses devoirs à l'intérieur de tout ça.

Dans le restant, je vais vous laisser M. Thompson finaliser évidemment le document qu'on vous a présenté.

● (11 h 40) ●

M. Thompson (Marc): Alors, M. le Président, merci. L'Association des écoles de conduite a été fondée en 1958 et est actuellement le plus important groupe de propriétaires d'école de conduite au Québec. Ce sont tous des petits indépendants et, tous ensemble, nous formons une association.

Nous avons des structures permanentes maintenant. Et l'AECQ a pour mission de représenter ses membres et de défendre leurs intérêts. On entretient un dialogue constant avec les décideurs publics, ce qui permet... et partout là où... nous permet de nous exprimer.

Nous avons aussi récemment rédigé un code d'éthique. On va mettre en place, au cours des prochaines semaines, une instance chargée d'examiner les plaintes parce qu'on aimerait que, s'il y a des écoles qui ont des

plaintes, elles puissent s'adresser à l'association, parce qu'on veut que notre code d'éthique soit respecté.

L'association informe et conseille ses membres en permanence de la réglementation sociale, juridique et fiscale environnant notre mission ainsi que des dossiers d'actualité reliés à celle-ci. Elle contribue à former des conducteurs compétents et respectueux de la sécurité en favorisant un enseignement professionnel respectueux de l'éthique et des bonnes pratiques dans les différentes écoles. Elle agit et réagit en permanence face à l'évolution des lois, des diverses réglementations, dans le but de faire valoir les propositions les plus favorables aux entreprises reliées à la conduite automobile.

Un court article sur les cours de conduite disant que c'est une nécessité. On ne dit pas que l'enseignement des cours de conduite règle tout; nous croyons qu'elle est un parmi les divers éléments, tels la qualité des infrastructures routières, la signalisation, les campagnes de sensibilisation, l'Opération Nez rouge, par exemple, les publicités de la SAAQ, la surveillance policière, l'entretien des routes. Tout ça, ça contribue au nombre... à la réduction du nombre des accidents.

Au niveau de l'appui de la population, un sondage omnibus, qui a été d'ailleurs mené par la SAAQ elle-même, sur le niveau de l'appui de la population à l'égard d'une série de mesures de sécurité routière a montré un niveau d'appui de la population de 95 % à l'obligation, pour les nouveaux conducteurs, de suivre un cours de conduite. Des études ont démontré que l'obligation des cours de conduite pourrait diminuer de 75 le nombre annuel de morts sur les routes du Québec. Alors, imaginons en plus le nombre de blessés, sans oublier les dommages matériels. La plupart des compagnies d'assurance reconnaissent la valeur des cours de conduite parce qu'elles reconnaissent trois années d'expérience à ceux qui les ont suivis.

L'Association des écoles de conduite du Québec attend depuis 1997 que se concrétise tout le travail qu'elle a accompli pour que se réalise son voeu de voir des cours de conduite rendus obligatoires. C'est donc avec plaisir que nous soumettons aujourd'hui ce mémoire aux membres de la Commission des transports et de l'environnement.

Alors, je ne relirai pas les articles, je pense, ça me ferait perdre de mes précieuses minutes, mais, au niveau du premier... de l'alinéa 1, nous jugions en effet que l'organisme chargé d'agrèer ou d'inspecter les écoles de conduite était juge et partie lorsque venait le temps de suspendre ou de révoquer un permis d'exploitation d'une école de conduite. Alors, l'ajout de cet alinéa devrait permettre une plus grande neutralité vis-à-vis l'argumentaire des parties et la prise d'une décision amenant la suspension ou la révocation d'un permis. Alors ça, c'est quelque chose qui fait très... l'affaire de nos membres.

Maintenant, au niveau de la fixation des montants maximum et minimum exigibles, nous soucrivons à la fixation d'un prix maximum ou minimum du cours de conduite par règlement. Le nouveau programme d'enseignement de la conduite permettra, nous en sommes convaincus, de former de meilleurs conducteurs. La valeur de l'enseignement passe par des moniteurs et des instructeurs qualifiés, un bas taux de roulement du personnel, des locaux et des équipements adéquats. Si on peut les garantir, la qualité de l'apprentissage s'en ressentira.

De très bons pédagogues ont quitté l'industrie depuis les dernières années à cause d'une insuffisance

de reconnaissance de leurs compétences, d'un système de rémunération inadéquat, d'absence d'échelle salariale et de bénéfiques marginaux, et du développement d'un marché de l'enseignement souterrain. Pour donner une idée, là, il y a... la moyenne des moniteurs gagnent entre 10 \$ et 11 \$ de l'heure au Québec. De plus, la vive concurrence, principalement dans les grands centres, a permis principalement, de la part d'écoles non reconnues, l'évasion fiscale par le développement du paiement au noir, le non-respect des règles, l'achat d'attestations de cours, etc.

Le nouveau cours de conduite comprend 24 heures de théorie et 15 heures de pratique. Bien entendu, la théorie se donne en groupe, mais les heures de pratique exige un enseignement individuel. Les coûts engendrés par les nouvelles dispositions augmenteront de façon substantielle, puisqu'on ajoute 12 heures de théorie et trois heures de pratique par rapport à l'ancien cours. Les frais de service annuels et les frais additionnels chargés aux écoles en vertu du cahier — ça, c'est le titre exact — *Cahier des exigences détaillées relatives à la reconnaissance des écoles de conduite par les organismes agréés par la Société de l'assurance automobile du Québec* ainsi que leur attitude vis-à-vis les écoles de conduite et leur personnel engendrent frustration et insatisfaction de la part des écoles. Cet aspect amènera, dans un avenir rapproché, certains revendications de notre part.

Les contraintes implacables auxquelles nous devons faire face font qu'il sera quasi impossible de s'en tirer à moins de fixer un prix minimum de 800 \$ plus taxes. Un prix maximum de 900 \$ plus taxes pour l'année qui vient nous semble acceptable, tout en suggérant la poursuite d'une étude basée sur l'expérience acquise au cours de cette période. Finalement, nous croyons que ces coûts devraient entrer en vigueur dès le 17 janvier, date du nouveau cours.

Maintenant, pour ce qui est de la prolongation du moratoire, qui est le dernier article qui nous concerne, nous appuyons la prolongation du moratoire sur la reconnaissance de nouvelles écoles tel que libellé. Cette prolongation permettra à l'industrie de s'autonettoyer et de se préparer à la venue de nouveaux joueurs. Elle permettra aussi de former de nouveaux moniteurs et de nouveaux instructeurs, de rationaliser les opérations et d'en assurer la rentabilité. Finalement, la prolongation du moratoire permettra de tester les nouvelles dispositions découlant des modifications à la loi et aux règlements ainsi que les diverses étapes du nouveau cours de conduite. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Ouellette): Oui. Merci, M. Marc Thompson. M. André Lamarche, vous êtes dans les temps, donc, si c'est précurseur de la qualité du cours que vous allez donner, ça devrait bien aller. On va commencer l'échange avec le parti ministériel. Mme la ministre.

● (11 h 50) ●

Mme Boulet: Alors, moi, je vous ai déjà rencontrés. Alors, on a eu de très bons échanges antérieurement. Alors, je vais poser une seule question, puis j'aimerais ça laisser la parole à mes collègues, là. Je pense qu'ils ont un intérêt particulier pour le secteur, alors ce serait intéressant de connaître leurs interrogations.

Moi, je voudrais juste savoir, dans la dernière page, vous dites: «Cette prolongation permettra à l'industrie de s'autonettoyer», en parlant du moratoire. Je voulais juste que vous m'expliquiez, là. Je comprends l'objectif du

moratoire, puis je pense que vous l'aviez demandé. Vous m'aviez demandé même beaucoup plus long que ça. On avait convenu d'une année. Mais, dans... Je veux juste comprendre comment... quand vous dites «s'autonettoyer», dans quel sens que ça va permettre à l'industrie de...

M. Lamarche (André): C'est que, présentement, quand on...

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche. C'est pour des besoins d'audio, là.

M. Lamarche (André): Excusez-moi.

Le Président (M. Ouellette): Je ne veux pas vous couper la parole. C'est juste pour qu'on puisse suivre au niveau de la transcription du verbatim. Donc, M. Lamarche, pour la réponse.

M. Lamarche (André): Merci... Merci, M. le Président. Dans le contexte qu'on regarde, le Grand Montréal, qui représente en réalité Longueuil, Montréal et Laval, qui est peut-être le bassin où la concentration d'écoles de conduite est la plus grande, vous avez, évidemment, sans... Sans vouloir, on a créé, en 1997, on va appeler ça des écoles sans règlements. Et je pense que vous avez peut-être, à Montréal, un 30 à 40 % d'écoles qui ne sont pas reconnues par des accréditeurs. Et évidemment, la journée évidemment qu'on va arriver avec une obligation, ces écoles-là, évidemment, n'ont pas de reconnaissance. Et c'est à eux, dans le fond, qu'il faut... Je pense que, eux, vont disparaître dans le terme et, évidemment, vont permettre que les gens comprennent mieux c'est quoi, une école réglementée et une école qui n'était pas réglementée, dans le fond. Et c'est la question que Mme la ministre me posait.

Le Président (M. Ouellette): Merci, M. Lamarche. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, si je comprends bien, M. Lamarche, c'est que, avant, il est... c'est... ce genre d'écoles là avait... existait, alors qu'aujourd'hui ça va prendre une accréditation. Donc, ils ne pourront plus avoir pignon sur rue, puis faire ce qu'ils faisaient auparavant sans qu'il y ait l'encadrement et les vérifications nécessaires quant au contenu du cours et à la façon de le dispenser.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): C'est exact. Ça va nous permettre... On n'a pas de... L'autonettoyage, c'est ce genre d'autonettoyage qui va nous permettre, évidemment, d'avoir une qualité dans l'enseignement et une uniformité aussi.

Mme Boulet: O.K. Parfait. Ça me convient.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche, je vous emmène en Estrie avec les questions du député d'Orford.

M. Reid: Merci, M. le Président. Avant d'aller en Estrie, j'aimerais faire un petit voyage dans le temps, et d'aller au Saguenay—Lac-Saint-Jean, où j'ai été élevé, et... Juste pour dire que, dans les années soixante, mon père

avait remarqué que mon frère et moi, on avait le goût de laver l'auto, on se chicanait pour savoir qui laverait l'auto. À partir du moment où on lavait l'auto dans le parking, un peu à côté de la maison, puis qu'on pouvait reculer, avancer, etc., et il s'est aperçu, donc, de notre intérêt... et on avait là-dessus. Avant qu'on parte chacun de notre côté avec l'auto, il s'est organisé pour qu'on puisse avoir des cours de conduite.

Puis ça n'existait pas beaucoup, des écoles, à ce moment-là. Je pense que mon père a fondé la première école de conduite de Jonquière avec un de ses associés. Et j'ai eu l'occasion de voir jusqu'à quel point, quand vous dites des choses, comme par exemple, «la valeur de l'enseignement passe par des moniteurs et des instructeurs qualifiés — c'était vrai dans les années soixante, je suis certain que c'est encore plus vrai aujourd'hui — un bas taux de roulement du personnel, des locaux et des équipements adéquats» parce qu'il y a des parties qui sont théoriques, il y a des parties qui sont pratiques, bien sûr, et donc, l'apprentissage dépend beaucoup de ça. Et, moi, je ne peux pas être autrement qu'être tout à fait d'accord avec vous et ce que vous écrivez dans votre mémoire là-dessus.

Maintenant, vous dites, un peu plus loin, que, dans le paragraphe suivant, en fait, bien vous expliquez que «de très bons pédagogues ont quitté l'industrie depuis [quelques] années à cause d'une insuffisance de reconnaissance de leurs compétences, d'un système de rémunération inadéquat, d'absence d'échelle salariale et de bénéfices marginaux et du développement d'un marché de l'enseignement souterrain». Moi, bon, vous parlez ensuite: «De plus, la vive concurrence, principalement dans les grands centres, a permis...», et vous venez d'en parler un petit peu.

J'aimerais ça que vous détailliez un petit peu, vous expliquiez un petit peu comment est-ce que ces choses-là sont liées? Et pourquoi une... Bon, premièrement, est-ce que le projet de loi, selon ce que je comprends, permettrait d'avoir une concurrence plus normale plutôt qu'une vive concurrence qui semble être débridée, d'après ce que je vois, là? Et là vous avez commencé à expliquer... j'aimerais ça que vous alliez un peu plus dans le détail: pourquoi le projet de loi, dans l'article sur le moratoire, mais aussi dans celui... est-ce que celui sur les plafonds, planchers est un élément qui d'après, enfin, disons que ce que vous dites, là, est en dessous de l'article 2, donc, j'imagine qu'il y a un rapport, j'aimerais ça que vous nous expliquiez un peu plus dans le détail cette relation-là. Autrement dit, de quelle façon est-ce que vous jugez que les articles qui sont là vont permettre effectivement d'avoir une concurrence plus normale, qui, dans un deuxième temps, va régler ou vous aider à régler des éléments comme le fait qu'il y ait des bons pédagogues qui sont partis, le fait que leurs compétences ne sont pas toujours reconnues, le fait qu'il y ait une question salariale? Alors, vous avez bien, je pense, mis la table sur les problématiques. Maintenant, j'aimerais ça que vous précisiez un petit peu plus pourquoi et comment vous pensez que ça, ça va être réglé par le projet de loi ici?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez. La première chose, c'est sûr que, présentement, vu qu'on vit dans deux mondes très différents, c'est sûr que la journée que

le cours devient obligatoire, tout le monde, évidemment, doivent avoir une salle de cours, tout le monde, évidemment, doit avoir un secrétariat, tout le monde doit avoir des employés qui sont reconnus et qualifiés. Déjà là, en partant, ça met les joueurs sur le même pied.

Présentement, on vit avec un monde parallèle où les gens sont sur le cellulaire, ils ne sont pas obligés d'avoir des reconnaissances, puis on peut engager... Moi, comme je dis tout le temps à mes employés, si, en enseignant, vous n'êtes pas capables d'être plus pédagogues que le parent, changez de métier. Et évidemment, présentement, on a des écoles qui engagent n'importe qui parce qu'ils n'ont pas, eux, à prouver quelque chose. La personne qui s'inscrit dans une école de conduite n'est pas nécessairement au courant qu'il y a deux mondes parallèles, parce qu'ils ont pignon sur rue et c'est légal, indirectement. En ayant évidemment, tout le monde, des salles de cours, tout le monde, un règlement, tout le monde évidemment... déjà là, ça permet d'avoir un équilibre plus constant.

Par la suite, évidemment, bien, c'est sûr que, écoutez, on parle de 10 \$ à 12 \$ l'heure. Quand que je mets dans le contexte que c'est des gens qui vont devenir des pères de famille, ils veulent... bon, ils ne peuvent pas rester dans ce domaine-là à 12 \$ l'heure, 40 heures-semaine et vouloir penser d'être même en appartement; c'est impensable. Si on veut avoir de la qualité, bien il faut avoir une échelle salariale leur permettant évidemment de vivre avec nous pendant 10, 15... tout simplement.

Le Président (M. Ouellette): M. le député d'Orford.

M. Reid: C'est le lien entre les deux que j'aimerais bien comprendre, là, ou bien me voir explicité. Je devine un petit peu, autrement dit, parce que vous avez mis ça sous l'article qui parle de plafond, plancher, là, et donc cet... autrement dit, c'est la combinaison des deux, le fait qu'il y ait une obligation d'un côté, et le fait que, d'autre part, il y ait une garantie de revenu, c'est ce que je comprends.

Mais j'aimerais ça que vous nous explicitiez ça. On ne veut pas savoir exactement le profit que fait chaque personne, mais il y a un lien probablement entre plafond, plancher et le salarial, puisque vous en parlez à cet article-là.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Dans le minimum et le maximum, il faut comprendre que, quand on prend, exemple, qu'il y a 90 000 étudiants par année qui prennent des cours de conduite et on divise par le nombre d'écoles, il y a 400 écoles au Québec, on couvre quand même l'ensemble du territoire, ça ne fait pas une grande moyenne. C'est sûr que, pourquoi on met un minimum et un maximum, c'est sûr, dans les centres urbains, où évidemment il y aura plus de gens, parce que plus d'étudiants, bien c'est sûr que les coûts sont un peu moindres. Si je m'en vais dans des régions plus éloignées où évidemment il y a moins d'étudiants mais il y a les mêmes structures à payer, bien ces gens-là, évidemment, ont besoin peut-être d'une rémunération un petit peu plus grande. C'est là-dedans qu'est arrivé le minimum et le maximum, dans le fond, pour permettre, à l'intérieur de tout ça...

Le Président (M. Ouellette): M. le député d'Orford.

M. Reid: Oui. Quelle situation ça vient corriger actuellement, dans le sens qu'actuellement la concurrence est telle, et elle semble être déloyale à certains égards, que ça ne permet pas d'aller chercher le revenu nécessaire pour payer des gens adéquatement? Est-ce que c'est ça qui se passe aujourd'hui?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): C'est que dans deux mondes qui sont une école, écoutez, qui n'a pas à avoir d'accréditeur, il n'y a pas de frais, souvent c'est des gens qui n'ont même pas de... écoutez, ils ont pignon sur rue, mais ça ne veut pas dire nécessairement qu'ils paient des impôts nécessairement. Ça veut dire qu'ils n'ont pas une structure à supporter tout simplement, et c'est pour ça que ça devient évidemment immoral, si vous voulez, et on ne peut pas compétitionner quelqu'un qui roule avec un cellulaire, puis qui répond, puis en même temps qui enseigne. Je ne peux pas compétitionner avec ça, c'est impossible, là, et c'est ça que j'appelle immoral, dans le fond, à l'intérieur de tout ça.

Le Président (M. Ouellette): M. le député d'Orford.

M. Reid: Il reste combien de temps, M. le Président? Parce que mon collègue ici veut poser une question.

Le Président (M. Ouellette): Vous avez du temps, beaucoup de temps.

M. Reid: Beaucoup de temps? Bon.

Le Président (M. Ouellette): Plus de 15 minutes.

M. Reid: Écoutez, j'aimerais vous entendre, à ce moment-là, sur un élément qui est aussi dans votre rapport, au niveau de l'article 2. Vous donnez un message, et vous l'avez fait verbalement aussi, là, au gouvernement, je pense, c'est ce que je comprends, qu'il y a les frais annuels de service... «Les frais de service annuels [...] les frais additionnels chargés aux écoles en vertu du *Cahier des exigences détaillées relatives à la reconnaissance des écoles de conduite par les organismes agréés par la Société de l'assurance automobile du Québec* — je lis votre texte — ainsi que leur attitude vis-à-vis des écoles de conduite et leur personnel — bon, une question d'attitude aussi, ici, donc — engendrent frustration et insatisfaction de la part des écoles — donc, j'imagine que c'est les écoles de conduite, là.» Et donc «cet aspect amènera, dans un avenir rapproché, certaines revendications de notre part».

Donc, j'aimerais ça que vous repreniez les éléments. Premièrement, quels sont les éléments qui semblent négatifs, là, là-dessus? Bon, il y a une question d'attitude, mais avant ça, on parle de frais, donc une question de sous, d'argent, et il semble y avoir une question aussi de relation avec, dans le cas présent, vous dites la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, j'aimerais ça que vous nous expliquiez ça. On ne veut pas de nom, là, mais que vous expliquiez un petit peu où est le problème, parce qu'évidemment je ne peux parler au nom de la ministre, je suis sûr que la ministre, comme tout notre gouvernement, veut résoudre tous ces problèmes-là pour qu'on ait les

meilleurs cours de conduite possible et diminuer la frustration et l'insatisfaction qui pourraient résulter d'un problème financier ou d'un problème d'attitude. Alors, ce serait intéressant que vous puissiez nous expliquer un petit peu de quoi il s'agit, là.

● (12 heures) ●

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Je vais laisser la place à M. Thompson de répondre à la question.

Le Président (M. Ouellette): M. Thompson.

M. Thompson (Marc): Alors, à ce niveau-là, on a fait un sondage auprès de 119 personnes. On a eu 69 réponses, et 96 % des gens se sont dits insatisfaits des services qu'ils recevaient de leurs accréditeurs. Alors, moi, je ne l'ai pas inventé, là, c'est ça qu'on a comme réponse. Maintenant, c'est sûr que, bon, les gens n'aiment jamais payer pour faire une inspection, ils n'aiment jamais payer pour une carte de membre, ils n'aiment jamais payer pour quoi que ce soit, on va s'entendre là-dessus.

Mais par contre, il y a des éléments, comme par exemple, le fait d'être inspecté à tous les deux ans alors qu'on sait très bien que, dans la plupart des provinces, c'est cinq ans... Prenons le Vermont, c'est à tous les six ans. En Europe aussi, c'est les... Aux deux ans ici, là, c'est... Même aux États-Unis, ils n'ont pas ça aux deux ans. Alors, ici, de nous mettre les inspections à tous les deux ans, ça devient... Parce que, surtout si vous êtes en Gaspésie, par exemple, puis que vous avez à payer le voyage de la personne qui va faire l'inspection, etc., ça devient prohibitif. Ça, c'est une des plaintes.

Ensuite, c'est le fait qu'on a vu des... Si on lit les contrats, par exemple, où, à un moment donné, on va jusqu'à dire que, dans le contrat, qu'une école n'aurait même pas le droit de poursuivre l'accréditeur. Tu sais, c'est exagéré, ce n'est même pas légal. Alors, il y a des choses comme ça qui rendent les gens très mécontents.

On dirait aussi qu'il n'y a pas de relation que j'appellerais client-fournisseur. C'est un fournisseur, tu prends ce qu'on te dit de faire, puis, si tu ne fais pas ça, tu vas perdre ton permis ou des choses... C'est pour ça qu'on est contents aussi que là... que le fait que soit retiré un permis puis tout ça passe à la SAAQ, parce que ça va nous permettre de discuter.

Alors ça, c'est des choses sur lesquelles les gens se plaignent, en tout cas au niveau des écoles indépendantes. C'est une chose sur laquelle ils se plaignent. Je ne sais pas s'il y a un autre élément, là, dans ce que vous avez demandé...

Une voix: ...

M. Reid: Bien, on parlait d'attitude et d'argent. Je pense que vous avez couvert les deux points.

M. Thompson (Marc): Oui.

M. Reid: Peut-être juste nous dire qu'est-ce que vous aviez en tête quand vous dites... quand vous écrivez: «Cet aspect amènera, dans un avenir rapproché, certaines revendications de notre part.»

M. Thompson (Marc): Bien, c'est que, nous, on va faire des...

Le Président (M. Ouellette): M. Thompson.

M. Thompson (Marc): Excusez, M. le Président. C'est qu'on va faire des représentations à ce niveau-là. Nous autres, ce qu'on aimerait, c'est qu'il y ait un dialogue qui s'établisse puis qu'on ait vraiment l'impression qu'on fait affaire avec un fournisseur, qu'on est un client, on fait affaire avec un fournisseur. Dans d'autres situations, nous, on est le fournisseur, et l'accréditeur ou la personne chargée de nous surveiller, si on veut, est le client. Alors, on veut que cette relation existe comme ça existe dans l'entreprise privée, comme ça existe même avec beaucoup d'organismes gouvernementaux. Je pense qu'on voit cette attitude-là, bon, très souvent, et on aimerait que ça se fasse aussi au niveau des gens avec qui on travaille, au niveau de notre association puis au niveau de nos membres.

M. Reid: Je vous remercie.

Le Président (M. Ouellette): Avant de passer la parole au député de Chapleau, j'aurais une question pour vous, M. Thompson ou M. Lamarche. Vous avez mentionné... vous avez parlé d'un sondage, 119 personnes. Est-ce que c'est 119 écoles dans votre association, le sondage, ou c'est 119 personnes?

M. Thompson (Marc): On l'avait... excusez, M. le Président, on l'avait envoyé un petit peu... on avait dépassé vraiment. On a envoyé aussi à des membres... des gens qui n'étaient pas membres de l'association mais qui avaient des écoles indépendantes mais qui n'étaient pas membres de l'association.

M. Lamarche (André): Mais qui étaient tous des propriétaires d'écoles de conduite.

M. Thompson (Marc): Tous des propriétaires.

Le Président (M. Ouellette): Et, en question complémentaire, vous représentez combien d'écoles de conduite dans votre association? Parce que vous avez parlé qu'à Montréal il y avait de 30 à 40 écoles, là, qui n'étaient pas membres de l'association, là.

M. Lamarche (André): Bien, qui n'étaient pas membres...

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche, oui.

M. Lamarche (André): Je m'excuse. Évidemment, quand je disais qu'il y avait 30 à 40 écoles, écoutez, ils ne pourront jamais devenir membres, ils ne sont pas reconnus tout simplement. C'est des écoles qui n'ont pas de reconnaissance présentement puis qui n'en auront jamais, parce que l'époque des cours non obligatoires, elles n'en voulaient pas. Ils voulaient justement avoir le parallèle qu'on appelle «le beau monde»: Faire ce qu'ils veulent, quand ils veulent, à l'heure qu'ils veulent. Ces gens-là ne Là, pourront jamais se qualifier, là. Et puis je ne pense pas... ils aimeraient peut-être se qualifier, mais c'est impossible au niveau de leur qualité, de ce qu'ils donnent présentement: ils n'ont aucune formation.

Combien qu'on a de membres, M. Thompson?

M. Thompson (Marc): Dans le...

Le Président (M. Ouellette): M. Thompson.

M. Thompson (Marc): J'ai de la difficulté, M. le Président...

Le Président (M. Ouellette): Mais c'est correct.

M. Thompson (Marc): ...mais ça va venir, probablement dans les cinq dernières minutes. On a... Les derniers envois qu'on a faits, on avait 88 membres pour environ 180 écoles.

Le Président (M. Ouellette): 180 écoles?

M. Thompson (Marc): Environ 180 écoles.

Le Président (M. Ouellette): Et ça regroupe...

M. Thompson (Marc): À peu près 88 propriétaires environ, là, 88 à 90 propriétaires.

Le Président (M. Ouellette): Et ce sont tous des écoles accréditées, là?

M. Thompson (Marc): Oui.

Le Président (M. Ouellette): Oui? Correct?

M. Bergeron: C'est les écoles...

Le Président (M. Ouellette): Wouh! Je pense que vous allez avoir une question complémentaire du député de Verchères tantôt, une toute petite. On s'en va en Outaouais avec M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Merci, M. le Président. Je vais également saluer mes collègues. Je vous remercie pour votre mémoire. J'ai également pris connaissance des autres mémoires, puis je vais tenter de faire un parallèle, là, entre...

Alors, j'ai été très surpris, premièrement, d'apprendre qu'il y avait des écoles de conduite depuis 1958. Je pensais que c'était arrivé dans les années soixante-dix, au moment où, moi, j'ai pris mes cours, là. Donc, j'ai été très étonné de lire dans votre mémoire que ça date depuis si longtemps.

J'avais des questions... Premièrement, vous parlez des coûts, là, des coûts, vous dites: le prix plafond, prix plancher, entre 800 \$ et 900 \$, puis votre... Regarde, je vais faire le parallèle avec votre inquiétude de recruter puis de garder des employés. Est-ce que ça, ça permettrait, avec un tarif qui jouerait dans cette bracket-là, de garder... d'avoir des employés — bien, je vais dire... utiliser le terme, là — plus fidèles ou de pouvoir les garder à plus long terme, ou si c'est encore trop bas ou... Comment vous...

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche, vous voyez les racines outaouaises du député de Chapleau.

M. Lamarche (André): Écoutez, la question est quand même bien posée. On s'est interrogés là-dessus,

nous aussi. Oui, on a, nous, établi dans cette façon-là, avec ce prix-là, qu'on pourrait évidemment avoir une échelle salariale qui pourrait permettre évidemment d'avoir une augmentation significative, là, en partant pour que nos employés soient aussi satisfaits, parce que, vous savez, dans le... Ça fait deux ans, là. Écoutez, c'est novembre 2007 que Mme la ministre a décrété un cours obligatoire. Ça fait deux ans que nos employés sont en attente de, premièrement, un renouveau à l'intérieur de leur métier, dans le fond, et on aimerait que ça devienne un métier et non pas un passage tout simplement vers une autre étape. Oui, puis ils s'attendent, eux aussi, à avoir évidemment une augmentation de salaire substantielle. Vous savez, 12 \$ l'heure, ils s'attendent à quelque chose, là.

M. Carrière: O.K.

M. Lamarche (André): Mais c'est prévu.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Ces gens-là qui deviennent formateurs, ils sont accrédités, mais ils sont... Pouvez-vous m'expliquer un petit peu comment ça fonctionne? Ce n'est pas n'importe qui qui décide demain matin: Je deviens professeur de conduite.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Bien, la première étape, évidemment, on doit faire un appel de services, savoir: Est-ce qu'il y a des gens qui sont intéressés à devenir moniteurs? Du moment qu'on rencontre des gens et on calcule qu'ils répondent à des critères, qu'ils pourraient selon nous répondre à nos besoins, bien, évidemment, on s'adresse à nos accréditeurs, qui sont l'AQTR et le CAA-Québec. On a évidemment à déposer...

Premièrement, il ne faut pas qu'ils aient de casier judiciaire, il faut qu'ils aient terminé un secondaire V, il ne faut pas qu'ils aient plus que trois points d'inaptitude au niveau conduite, évidemment. Du moment qu'ils répondent à ces conditions-là, on les envoie évidemment se faire former dans... L'organisme forme dans un programme, on va appeler ça «théorique». Un coup qu'ils ont fait le programme théorique, qui est environ un 60 heures à peu près de travail, reviennent dans les écoles, et là on a évidemment, nous, à compléter la formation pratique. Du moment qu'ils ont fait... — présentement, c'est 30 heures — qu'ils vont devenir des observateurs, c'est-à-dire qu'ils vont voir ce qui se passe, quand ils ont terminé ce programme-là et là qu'ils sont en mesure, là, maintenant, de, eux, faire l'inverse, c'est-à-dire de retourner à l'avant, et là c'est l'autre qui va l'assister pendant encore un autre 30 heures... Si, après ce programme-là, l'école dit, exemple: Oui, il est prêt, là on fait venir l'accréditeur, et l'accréditeur, tout simplement, va réévaluer le candidat en fonction et émet une carte qu'on appelle «temporaire»; trois mois après, revient faire une autre évaluation et voir s'il y a eu de l'amélioration et s'il est en mesure de devenir un moniteur permanent.

Mais, malgré tout ça, écoutez, là, former un moniteur, je vous dis que ça prend deux ans. Un coup, là, que toutes ces étapes-là sont passées, et le garder, ça veut dire y aider jusqu'à temps... Évidemment, il faut le parrainer,

c'est-à-dire, il faut y donner un... on va appeler ça un «mentor», qui va, avec lui, voir... Parce que, si ce n'est pas fait... Et c'est ça qui se produit présentement. On n'a pas les ressources... bien il y a certaines écoles qui n'ont pas les ressources. Il y en a qui les ont, les ressources, mais il y a des écoles trop petites qui n'ont pas de ressources.

● (12 h 10) ●

M. Carrière: Et tout ça pour dire...

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Excusez. Excusez. Je ne suis pas... je suis aussi indiscipliné que vous, monsieur. Consolerez-vous.

Tout ça pour 10 \$, 11 \$ de l'heure, tout ce processus... Je veux faire le lien avec les écoles non reconnues. Est-ce que les gens qui ont une école non reconnue font le même principe, est-ce qu'il y a... ou c'est n'importe qui qui s'improvise école de conduite?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, en grande partie, je vais être honnête avec vous, c'est des employés qui évidemment travaillaient pour nous et que, tout d'un coup, ont décidé de dire: Regarde, moi, là, je veux faire plus d'argent. Je vais partir ma propre business. Bon, vous avez une partie comme ça. Mais il y a une partie que ce n'est carrément pas ça, là. Le monsieur a décidé, là: Moi, je suis... je montre à ma fille, je suis capable de faire cette job-là. J'ai perdu mon emploi, je me mets pignon sur rue, j'annonce l'école de conduite, et c'est beau, la visite, on est partis. Vous savez, vous avez deux mondes là-dedans.

Par contre, généralement, des enseignants qui sont partis de chez moi puis qui évidemment... eux vont essayer de se faire accréditer, parce qu'ils ont tous des reconnaissances, ils... Bon. Mais la plupart des gens, on parle surtout Montréal, là, ils... on a moins à l'extérieur. Vous savez, dans vos comtés, vous n'avez pas ce genre encore de phénomène là. Mais, à Montréal, c'est vraiment dramatique.

Vous savez, moi, je peux avoir devant chez moi, là, une école, là, il est à 50 % de mon prix. Puis je dois vivre. Mais, lui, il n'est pas reconnu; moi, je le suis. C'est difficile. Puis le M. Tout-le-monde ne comprend pas ce... Vous savez, c'est un cours de conduite. C'est un cours de conduite. Et là il me dit: Je suis voleur. Ce n'est pas compliqué. Puis je dois vivre avec ça, là, depuis 12 ans. On a dit 10 ans, là, on est rendus à la 12e année de survie, que j'appelle, là. Et je dois me battre en disant: Je dois donner une qualité, si je veux changer le comportement, si je veux évidemment dire aux jeunes: Vous êtes... C'est... Vous savez, c'est un... dans notre optique, là, une auto, pour moi, là, c'est une arme à feu que je lui donne entre les mains. Comment s'en servir?

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Oui, merci.

Le Président (M. Ouellette): Il vous reste deux minutes.

M. Carrière: Ah! O.K. Merci. Deux petites questions vite, vite. Combien de temps, là, avec ce projet

de loi ou... que vous allez... vous pensez être... on va être capables de penser faire le ménage, là, dans écoles reconnues, non reconnues? Ça, c'est la première.

Deuxième: on parle de 12 heures de plus de théorie, trois heures de plus de pratique. J'imagine que vous êtes tous... vous êtes d'accord avec cet... Parce qu'il me semble, dans mon temps, là, quand j'avais 16 ans, ça fait quelques décennies, ce n'était pas... c'était beaucoup plus court, et on trouvait ça long, là.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, dans votre époque, c'était 30 heures de théorie...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Lamarche (André): ...et c'était huit heures de pratique.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lamarche (André): Si vous vouliez conduire manuel, c'était 12, parce qu'il y avait une distinction entre les deux. Ça, c'était votre époque.

Le Président (M. Ouellette): Vous vous adressez au député de Chapleau, pas au député de Maskinongé, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lamarche (André): Là, écoutez... Écoutez...

Des voix: ...

M. Lamarche (André): Écoutez, le ménage, écoutez, c'est sûr qu'en mettant le cours obligatoire, il va avoir évidemment... Vous savez, présentement, dans notre contexte qu'on vit, un étudiant peut arriver chez moi, il y a un cours obligatoire, mais il peut dire: J'abandonne, là, puis je vais attendre un an. Puis, dans un an, je n'ai pas besoin de toi.

Dans le contexte qu'on vit présentement, on doit émettre un document qui va être en deux volets. Il va y avoir la partie évidemment phase I. On doit émettre un document disant: Il a terminé sa phase I, il a réussi sa partie minimale. La SAAQ va émettre un permis d'apprenti. On aura 10 mois pour le rendre sécuritaire et lui permettre de réussir sa partie théorique. Il y aura l'évolution entre l'aspect voiture, l'aspect classe. L'aspect voiture, l'aspect classe.

C'est ça qui nous inquiète un petit peu au niveau monétaire parce qu'il y a une relation entre les deux, et on... c'est de l'inconnu. Mais, par contre, au bout de 10 mois, il va aller passer son examen à la SAAQ pour obtenir la permission... J'ai réussi ma partie théorique. J'ai deux mois par la suite pour me qualifier et terminer mon cours. Et là je vais émettre un document. Une école qui n'est pas reconnue ne peut pas émettre ce genre de document là... que ces gens-là vont disparaître temporairement. Ils pourraient devenir des accompagnateurs. Exemple: parent qui ne peut pas pratiquer avec l'enfant. Et cette école-là peut devenir une école d'accompagnement.

Mais, encore là, vous savez, les écoles de conduite auront à faire du travail aussi, là. Vous savez, s'ils ne font

pas leur travail, bien ce marché au noir-là va rester quand même un petit peu, plutôt...

Le Président (M. Ouellette): Merci, M. Lamarche. C'était très intéressant. Ça termine la partie ministérielle. Sûrement que M. le député de Verchères était très, très attentionné à la réponse que vous donniez, et voudra sûrement vous faire compléter. La parole est au député de Verchères et porte-parole officiel... porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. En effet, contrairement à la ministre, et à l'instar de mes collègues, nous n'avons pas eu le très grand plaisir de nous rencontrer précédemment. Donc, il y a un certain nombre de clarifications que nous avons besoin, que la ministre... dont la ministre n'a peut-être pas besoin, mais dont nous avons besoin. J'ai effectivement écouté les réponses que vous avez données à mes collègues ministériels: ça m'évitera de devoir vous reposer les questions. On a déjà des précisions de ce côté-là.

Je voulais vous demander, un peu en complément à la question qui vous a été posée par notre président, le nombre... Les écoles qui sont présentement accréditées, est-ce qu'elles sont toutes membres de votre association ou il y en a qui n'en font pas partie?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez. Pour devenir membre de l'association, c'est une chose qui n'est pas obligatoire, ce qui veut dire que les gens le font par vouloir. L'association offre des services d'aide: aide au niveau assurances; aide au niveau documents; aide au niveau... C'est vraiment, non, ce n'est pas une obligation dans la loi de devenir membre de l'association.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Vous diriez que vous représentez quel pourcentage de l'industrie? Je parle de l'industrie en titre, et non pas l'industrie parallèle.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): D'ici l'obligation, on aura plus de 50 % de l'industrie.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, vous dites représenter à peu près 180 écoles, si je ne m'abuse. Il y a donc à peu près le double d'écoles qui opèrent présentement sur le territoire du Québec, on parle d'écoles accréditées?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): 400 écoles présentement, qui opèrent.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oh! Je pense que...

Le Président (M. Ouellette): Ah! M. Thompson, en complément.

M. Thompson (Marc): Oui. J'aurais... J'aurais une... quelque chose à dire à ce sujet-là. Pour vous donner une idée, aux États-Unis, avec 300 millions de population, ils ont 7 500 écoles. Au Québec, on en a 400. Alors, c'est quand même assez extraordinaire de voir... C'est pour ça que... Puis ça, c'est à part des écoles qui sont non reconnues, là. Alors, ça donne une idée de...

Une voix: La saturation.

M. Thompson (Marc): ...la saturation qu'on a au Québec au niveau des écoles.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: On comprend que le gouvernement veuille fixer un prix plafond, parce que, vous l'avez souligné à juste titre, la concurrence qui règne depuis 1997, depuis, au fond, qu'on a le... qu'on a aboli les cours obligatoires, bien ça fait en sorte d'avoir maintenu un prix abordable pour les consommateurs. Évidemment, le fait de rendre les cours obligatoires aurait peut-être eu pour effet de faire grimper de façon artificielle et de façon substantielle le prix des cours, tout le monde se disant: Les gens sont obligés de suivre un cours, donc on va augmenter les prix. Donc, l'aspect concurrence n'existant plus, il était important, effectivement, de fixer un prix plafond.

Le gouvernement prend bien soin, aussi, de fixer un prix plancher. D'abord, moi, je comprends que le gouvernement veuille, ce faisant, puis je ne veux pas vous mettre des... une réponse dans la bouche, parce que j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'idée de mettre de l'avant un prix plancher, mais, moi, ce que j'en comprends, c'est que le gouvernement veuille s'assurer d'une uniformisation, d'un niveau minimal de qualité de cours pour éviter d'aller en deçà d'un prix qui ferait en sorte que c'est la qualité, en bout de piste, qui serait affectée.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

● (12 h 20) ●

M. Lamarche (André): Vous avez absolument raison. Évidemment, le minimum, dans le fond, c'est vraiment pour assurer, premièrement, qu'on puisse prendre ce nouveau cours là, de pouvoir l'adapter, l'appliquer et de la respecter, et que ça soit uniforme pour tout le monde, et ça soit plus facile, évidemment, d'arriver à une uniformité complète, dans le fond.

On a sûrement, écoutez, un an à vivre avec ce programme-là. Moi, j'ai terminé ma mise à jour, si vous voulez, là, et c'est que... Vous savez, on a de l'ouvrage à faire là-dedans pour, évidemment, là, que ça soit bien compris, bien appliqué. Il y aura des suivis, il y aura des coûts à l'intérieur de chaque entreprise pour arriver à un comportement puis à un beau... un beau cours, dans le fond.

On a un beau programme entre les mains. Il reste maintenant juste à arriver à le faire. Et, sans l'uniformité... Écoutez, on ne peut pas être en guerre et, en même temps... Et c'est ça, le danger.

Par contre, prenez la moto, et que le cours est obligatoire: vous savez, ce n'est pas à cause que le cours est obligatoire que, nécessairement, les prix ont grimpé énormément. Mais on va s'assurer qu'il n'y ait pas de haut et de bas, d'exagération dans les deux côtés, et c'est ça qu'on demande à la ministre, dans le fond.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Dans le cas de la moto, c'est plus les tarifs d'immatriculation qui ont augmenté de façon très substantielle. Mais je referme la parenthèse là-dessus, M. le Président. Disons simplement...

Une voix: ...

Le Président (M. Ouellette): Vous n'en manquez pas une.

M. Bergeron: Disons simplement, M. le Président, que, sur la question du moratoire, je comprends que vous êtes favorable à la reconduction du moratoire. Je comprends de ce que vous avez dit non seulement dans votre mémoire, mais en réponse aux questions qui ont été posées jusqu'à présent, qu'au fond c'est une période de grâce au cours de laquelle l'industrie pourra se restructurer, là, que le monde parallèle pourra s'intégrer au nôtre ou au monde institutionnel ou se désintégrer, je ne sais pas, on verra bien. Mais donc c'est une période au cours de laquelle ces ajustements au sein de l'industrie devront s'effectuer.

La ministre s'arroge l'opportunité de reconduire par décret une deuxième, puis une troisième, puis le nombre de fois qu'elle le voudra bien. Est-ce que vous pensez que c'est une mesure pertinente? Comme vous êtes plutôt favorables, on peut le comprendre, mais n'y a-t-il pas un danger de nuire à la concurrence en agissant ainsi? Parce qu'il y a effectivement des entreprises qui ne sont pas accréditées actuellement, celles de ce que vous appelez le «monde parallèle». Mais, si ces entreprises veulent effectivement — comment dirais-je? — se remettre dans le droit chemin et devenir des entreprises accréditées, tant que durera ce moratoire, ça va les empêcher de le faire, et elles risquent de disparaître.

C'est peut-être plus les enseignants qui vont pouvoir passer au monde institutionnalisé que les entreprises elles-mêmes, qui, elles, devront, à toutes fins utiles, disparaître à cause du maintien de ce moratoire.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, vous savez, quand on parle d'un changement de comportement, vous savez, il y a un prix évidemment qui doit aller avec ça. Je ne peux pas donner... Vous savez, si demain matin on décide d'enlever le moratoire, puis il y a 400 nouvelles écoles qui arrivent au Québec, c'est impossible, on ne peut pas parler de qualité, on ne peut pas parler. Il va falloir même dans l'avenir s'interroger sur...

Oui, il y a des secteurs que peut-être la population a augmenté, oui, il y aurait peut-être un avantage à rajouter des services à la population, et on laisse à la ministre ce pouvoir-là. Mais je ne pense pas que, comme M. Thompson vous disait tout à l'heure, 400 écoles au

Québec pour une population de 90 000 nouveaux conducteurs... et je ne pense pas que la population du Québec est... il s'en fait tant que ça, de jeunes.

M. Bergeron: Ça a recommencé, on a retrouvé la recette pour faire des enfants, là.

M. Lamarche (André): Tant mieux si on a trouvé la recette. Mais, comme je vous dis, il faut comprendre ça aussi. Vous savez, on vit dans un monde... Le client, nous, on l'a une fois, on ne l'aura pas 22 fois, et c'est malheureux. Mais je ne pense pas que demain matin... Même si le cours est tombé obligatoire demain matin, je n'aurai pas 2 000 clients à ma porte nécessairement, là. Vous savez, il faut le voir aussi comme ça. Je pense que le moratoire, c'est vraiment pour garder ce programme-là à jour, pouvoir le dispenser d'une façon honnête et respectable. Sinon, il y aura du tricherie, et ça va être très difficile d'avoir un policier en arrière de chaque école.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, votre client, s'il s'avère être un peu délinquant, peut-être pourrez-vous l'avoir une autre fois parce qu'il aura perdu son permis de conduire. Mais ça, c'est une tout autre question. Mais je vous écoute parler puis j'ai comme l'impression que vous souhaiteriez peut-être que le moratoire puisse être reconduit comme ça pour 10 ans.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Pas nécessairement. Écoutez, comme je vous dis, la première étape qu'on devra s'interroger, c'est que, dans un an, il faudrait s'interroger, l'industrie ensemble, et dire: Y a-tu un besoin de plusieurs autres écoles? Est-ce qu'on doit l'enlever? Et ce serait vivable, le programme est assez bien structuré, tout fonctionne bien. Écoutez, l'avenir le dira, mais c'est difficile aujourd'hui de parler de ça aujourd'hui.

M. Bergeron: Même... À partir du moment où vous nous dites aujourd'hui qu'il y a déjà trop d'écoles accréditées, c'est bien clair que vous n'êtes pas très favorables dans votre discours à ce qu'il y en ait d'autres. Donc, j'ai comme l'impression que d'emblée vous êtes plutôt favorables à ce que la ministre reconduise automatiquement comme ça, pendant année après année, le moratoire.

Moi, personnellement, j'ai eu l'occasion de l'exprimer, puis je l'exprime de nouveau, je suis plutôt préoccupé par le fait qu'on accorde à la ministre ce pouvoir qui était prévu comme exceptionnel. Et c'est pour ça qu'on souhaitait qu'on revienne devant le Parlement pour reconduire le moratoire, mais là on fait d'une mesure exceptionnelle une mesure qui peut devenir un peu banale, un peu triviale, qu'on va reconduire comme ça par décret, année après année. Mais je crains qu'à plus ou moins longue échéance, ça n'ait pour effet que de nuire à la concurrence, puis ça, je suis convaincu que, dans votre for intérieur, même si effectivement vous trouvez qu'il y a trop d'écoles, vous n'êtes pas défavorables à ce qu'il y ait concurrence, ne serait-ce que pour assurer une qualité de services pour la clientèle québécoise.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche... M. Thompson.

M. Thompson (Marc): M. le Président, on vit dans un système de libre concurrence, alors c'est probablement la raison principale pour laquelle on ne demande pas à avoir un moratoire indéfini, qui va durer indéfiniment. On demande strictement, puis ça, c'est une chose sur laquelle, je pense, on s'était entendu quand on a discuté tous ensemble, on a demandé simplement une période pour faire une adaptation. On comprend qu'on vit dans une société qui n'est pas... ce n'est pas... on ne vit pas dans une société socialiste où on décide qu'il y en aura tant d'écoles, puis que ça va finir là.

C'est sûr que, si vous parlez aux écoles de conduite, ils vont vous dire qu'ils trouveraient ça merveilleux si c'était limité puis qu'ils pourraient... mais on vit quand même dans une société qui accepte la libre concurrence. Alors, dans un an, si Mme la ministre décide de lever le moratoire, au moins on a s'être préparés, puis on va être prêts à affronter la concurrence qui va se présenter à ce moment-là. Et ça, ce n'est pas... on n'a pas... on n'a pas...

Vous savez, quand on... quand on contrôle bien nos affaires, quand on a confiance en nous, quand on est capables de pousser notre... notre... nos affaires, la concurrence, ce n'est pas épeurant. On n'a pas peur de ça dans ce temps-là. Mais, pour l'instant, je pense qu'on a... ce n'est pas une question de vouloir les empêcher d'entrer, c'est la question de: Commençons par régler les choses à l'intérieur, après ça, on va ouvrir les portes. Puis il n'y a pas personne qui va avoir peur qu'un nouveau concurrent s'implante, parce qu'il va dire: Moi, je suis solide, j'ai une bonne réputation, j'offre un bon cours, j'offre de la qualité, je me différencie par rapport à mon compétiteur pour telle et telle raison, et c'est comme ça qu'on pense que le marché va pouvoir s'ouvrir.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, M. le Président, je n'en attendais pas moins de vous. C'est bien ce que je présumais, effectivement, que vous n'étiez pas contre la concurrence qui est, je pense, dans notre système économique, une garantie de qualité puis de prix compétitifs pour les consommateurs.

Cela dit, vous l'avez souligné, si la ministre le décide, dans un an. Or, on est en train de faire d'une mesure qui était clairement prévue comme étant exceptionnelle une mesure qui peut être tout simplement routinière, mécanique, très simplement mise en oeuvre, et ça, je suis préoccupé par cela. Parce qu'effectivement, au terme d'un an, on peut décider de reconduire pour une autre année, puis on peut décider de reconduire pour une autre année. Ce n'est peut-être pas ça qui va se passer.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Bergeron: J'en suis bien conscient, mais il n'en demeure pas moins qu'on permet dorénavant que ça puisse se faire. Et ça, c'est préoccupant.

Ma question, très simplement, vous avez dit: Bon, on a un an pour se restructurer. Est-ce que vous pensez que un an, c'est suffisant pour vous permettre de vous restructurer?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, c'est sûr que, présentement, quand on regarde les propriétaires d'écoles de conduite, je vous dirais qu'en grande partie c'est vieillissant. Ça veut dire que, déjà là, dans quelques mois, dans quelque temps, dans peut-être un an, il y aura des nouveaux joueurs, indirectement; ces écoles-là vont être vendues et évidemment vont revenir. Ça veut dire qu'on parle de nouveaux joueurs, sûrement d'une façon différente de penser.

Au niveau compétition, je pense que, dans chaque ville, vous avez au moins présentement un minimum de deux écoles dans chaque ville, partout où il y a une population qui est existante. Une compétition, il y en aura toujours, il en a tout le temps eu. Non, ça ne nous fait pas peur, définitivement.

C'est sûr qu'il faut faire attention. Si, vous, demain matin, vous décidez d'arriver dans une ville qui a trois écoles, et on en rouvre une quatrième, mais la population ne le supporte pas, et c'est là qu'on a peur, dans le fond, du danger, dans le fond, de... de... Écoutez, le programme est difficile à garder en qualité, si... du moment que les gens perdent de l'argent, ils coupent où? Ils vont couper directement où ils peuvent couper pour survivre, et c'est juste ça qui nous inquiète.

M. Bergeron: Ça, j'ai compris votre...

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

● (12 h 30) ●

M. Bergeron: ...j'ai très bien compris votre préoccupation, mais ma question est: Est-ce que vous jugez que le délai d'un an est suffisant pour vous permettre de vous adapter à la nouvelle réalité?

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, je pourrais vous dire oui, mais comme je pourrais vous dire: Écoutez, c'est un nouveau programme, je n'ai aucune, aucune idée d'exactement l'implantation que ça va nous prendre pour, premièrement, changer ma mentalité d'enseignant, avoir des nouveaux enseignants et un contexte d'un cours nouveau. C'est... Vous savez, on a... Présentement, là, les enseignants commencent à voir le programme et à voir comment qu'on va l'appliquer. Écoutez, je pourrais vous dire ça, et c'est pour ça qu'on a dit un an. Pourquoi? Parce qu'on va revoir avec la ministre, à ce moment-là, voir: Le programme est rendu où en évolution?

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: On a bien compris d'entrée de jeu que la relation entre la ministre et vous est très étroite, puis que vous avez travaillé ensemble à la préparation de ce projet de loi là. C'est exactement ce qui m'inquiète: c'est que vous allez voir au bout d'un an si ça vous convient, puis, si ça s'adonne que ça ne vous convient pas, puis d'aucuns pourraient déjà prétendre que ça ne vous conviendra pas dans un an, vous allez aller voir la ministre puis vous allez lui dire: Hum! ça ne nous convient pas, on devrait repousser d'un an le moratoire. Puis là là

ministre, comme elle a le pouvoir exclusif... elle aurait le pouvoir exclusif de pouvoir le faire, bien elle le fera, puis ça va s'arrêter là. Ça va être «tough luck».

Là, on a l'opportunité, parce qu'on est des législateurs puis que c'est prévu dans la législation, de vous questionner; autrement, nous n'aurions pas eu cette opportunité. Mais là la ministre se réserve la possibilité de pouvoir décider seule, sans que nous ayons à intervenir, sans que nous ayons à vous poser de questions. Je suis préoccupé. Je suis très préoccupé parce que je me doute bien que, dans un an, vous allez juger que ce n'est peut-être pas suffisant, puis que vous avez peut-être besoin d'un petit peu plus de temps, puis c'est ce que vous allez faire comme recommandation à la ministre, puis elle aura à ce moment-là le pouvoir effectivement de reconduire par elle-même, toute seule, le moratoire.

Alors ça, c'est préoccupant. On a aujourd'hui une opportunité précieuse d'entreprendre un dialogue avec vous, ce que nous n'aurons plus, advenant l'adoption de ce projet de loi tel quel.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): M. Thompson?

Le Président (M. Ouellette): M. Thompson.

M. Thompson (Marc): Merci, M. le Président.

Un an, moi, je trouve que c'est comme dans n'importe quel... dans... n'importe où dans le monde des affaires, on se fixe des objectifs, puis on doit les atteindre. On a accepté de fixer un objectif de un an, c'est parce qu'on a l'intention de le faire à l'intérieur de un an. Maintenant, peut-être qu'on rêve, c'est pour ça qu'on... que M. Lamarche, je pense, garde un petit peu la porte ouverte à arriver, à un moment donné, au bout d'un an, puis dire: On n'a pas été capable de le faire. Mais, en fait, on a l'intention de le faire. On veut le faire. On veut que, dans un an, ce soit... on soit vraiment... Puis c'est un objectif qu'on s'est fixé, puis on a accepté de le fixer parce que Mme la ministre, elle voulait qu'on fasse ça à l'intérieur de un an.

M. Bergeron: Comprenez-moi bien...

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Comprenez-moi bien, là, je ne doute pas de votre intention de tout mettre en oeuvre pour que, dans un an, vous soyez prêts. Ce n'est pas ça, la question. La question, c'est que je pense que c'est normal que, pour une mesure exceptionnelle comme celle-là, vous ayez à nous dire: Écoutez, pour telle, telle, telle raison, nous ne sommes pas prêts. Hein? Je ne veux pas... Bon, peut-être que vous allez dire comme le gouvernement, en 2003: Nous sommes prêts. Puis on réalisera que tel n'était pas nécessairement le cas, mais là n'est pas la question, encore une fois.

Moi, ma préoccupation, c'est que, comme pour la préparation de ce projet de loi là, vous avez parlé avec la ministre, la ministre l'a reconnu bien candidement au début, puis, bon, vous êtes arrivés avec ça. Mais, si tout se fait derrière des portes closes puis que ça s'adonne que vous n'êtes pas prêts, puis on comprend l'intérêt que vous

avez peut-être de ne pas l'être, bien je trouve que, d'une mesure exceptionnelle, on en vient à une mesure un peu... un peu mécanique, un peu automatique. Puis ça, je trouve ça pour le moins préoccupant.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, vous savez, quand on dit qu'on... vous allez me dire qu'on rencontre la ministre, au départ, on ne la rencontre pas seul, on est différents organismes dans le fond, à l'intérieur. C'est-à-dire que c'est toute l'industrie qui regarde et voit, dans le fond, à l'intérêt...

M. Bergeron: Non, mais je me permets de vous interrompre. Je suis désolé, je n'ai pas l'habitude de faire ce genre de chose, mais voyez-vous, là, on adopte un projet de loi, O.K., donc tous les parlementaires sont appelés à se prononcer sur ce projet de loi là, et vous n'avez pas jugé bon venir avant la commission, puis c'est correct. Je ne vous en fais pas le reproche, vous êtes devant nous aujourd'hui. Mais vous n'avez pas jugé bon entreprendre la moindre approche avec nous. Vous vous en êtes tenus à des représentations auprès de la ministre. Fort bien!

Imaginez-vous si vous n'avez pas pantoute à avoir affaire avec nous autres. C'est clair que c'est le dernier de vos soucis, le Parlement, à ce moment-là. Tu sais, alors, moi, je me dis que c'est une mesure exceptionnelle qui est prévue par législation, ça doit demeurer une mesure exceptionnelle prévue par législation. Je suis préoccupé par le fait qu'on veuille donner à la ministre ce pouvoir exclusif de déterminer s'il y a lieu ou non de mettre des limites à la concurrence.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche.

M. Lamarche (André): Écoutez, quand on parle d'enseignement, quand on parle de formation, quand on parle évidemment de former nos jeunes, il ne faut pas niveler... Vous savez, un moment donné, là, je comprends ce que vous dites, mais est-ce qu'on va niveler vers le bas, parce que, dans le fond, j'aurai une compétition qui ne sera peut-être pas saine? Écoutez, vous savez, un moment donné, je pense que l'enseignement malheureusement doit avoir un prix, doit avoir... On ne peut pas avoir les deux mondes, les deux meilleurs mondes. Il faut arriver un moment donné à une entente, dire: Écoutez, pour la population, c'est quoi qui est l'idéal. Si vous me dites que...

M. Bergeron: Mais... mais...

M. Lamarche (André): Si vous dites que dans chaque ville, il y a déjà trois écoles, écoutez, je pense qu'il y a une compétition quand même qui est présente.

M. Bergeron: Mais ce que je comprends...

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...ce que je comprends de ce que vous me dites, c'est que, pour la galerie, vous dites que la concurrence est importante, mais que, dans les faits, vous souhaiteriez bien plus qu'on s'en tienne à ce qu'on a là,

parce qu'on a déjà trop d'écoles sur le territoire du Québec puis que, quand il y en a deux dans une municipalité, s'il faut qu'on en ait une troisième, il y en a une qui va mourir, puis ce n'est pas nécessairement celle qui était déjà établie mais peut-être la nouvelle qui va réussir à s'imposer, tu sais. Alors, je comprends qu'au-delà du discours, vous avez effectivement des préoccupations corporatistes que je respecte, que je respecte, mais qui font en sorte que je m'inquiète du fait qu'on veuille faire d'une mesure exceptionnelle une mesure peut-être plus routinière.

Une voix: ...

M. Bergeron: On en jaspera, on en jaspera. Alors...

M. Lamarche (André): J'aurais une dernière chose pour...

Le Président (M. Ouellette): Ne bougez pas. Je pense que M. le député de Verchères n'a pas terminé pour sa question.

M. Lamarche (André): Ah.

M. Bergeron: Oui, alors, je vais y aller. Bien, puisqu'il semble qu'il y ait une intention de la part du gouvernement de jaser de ça, on va passer à un autre appel.

Alors, parlons d'une problématique que j'ai soulevée lors de mes remarques préliminaires puis que vous n'avez pas abordée dans votre présentation. Je comprends que le mémoire était déjà présenté, mais je me serais attendu à ce que vous l'abordiez.

Il y a certaines écoles de conduite qui, en prévision de la mise à niveau des enseignants, ont obtenu des subventions d'Emploi-Québec. Puis à un moment donné, il y a eu comme une directive d'Emploi-Québec qui disait: Non, on ne subventionne plus ce genre de truc. Puis là il y a des écoles qui ont bénéficié de la subvention puis il y a d'autres écoles qui n'ont pas bénéficié de la subvention. Il y a comme une iniquité dans le traitement des demandes qui ont été présentées pour la mise à niveau.

Est-ce que c'est quelque chose qui préoccupe vos membres? Est-ce que vos membres vous ont fait des représentations? Parce que, s'ils ne vous en ont pas fait, ils en ont fait auprès de nous. Ils sont effectivement préoccupés par le fait que certains d'entre eux ont eu droit à une subvention pour la mise à niveau alors que d'autres n'ont pas eu droit à cette subvention pour la mise à niveau.

Le Président (M. Ouellette): M. Lamarche, il vous reste 2 min 30 s dans l'échange avec M. le député de Verchères.

M. Lamarche (André): Écoutez, pour la mise à niveau, ceux qui ont eu des subventions, à ma connaissance, on a fait les démarches auprès d'Emploi-Québec. Si les employés étaient en attente de travail, comme on appelle sur l'assurance-emploi, ils pouvaient être éligibles. Mais un employé qui n'était pas... qui était au travail, il n'était pas éligible. Ça veut dire qu'il aurait fallu qu'on mette tous nos employés sur évidemment un marché de... et après ça, qu'ils aillent... bon. C'était impensable que... Écoutez, on a fait nos travaux, on a... Moi, je sais, j'ai communiqué avec CAA-Québec, l'AQTR, et on est tous allés chercher de

l'information à l'intérieur de ça. Écoutez, on n'était pas éligibles tout simplement, là, dans le contexte de la loi qui était en vigueur.

M. Bergeron: Et comment vous...

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères, pour 1 min 30 s.

M. Bergeron: Oui. Alors, comment vous expliquez que certaines d'entre elles aient pu obtenir ce genre de subvention pour certains de leurs enseignants? C'est parce que ces enseignants-là avaient été mis en disponibilité pendant une période temporaire?

M. Lamarche (André): M. Thompson.

Le Président (M. Ouellette): M. Thompson.

M. Thompson (Marc): Bon, écoutez, moi, je n'ai pas de... Je n'ai pas personne qui m'a écrit un affidavit là-dessus, là, mais ce qu'on nous a dit, c'est qu'il y avait un truc qui existait. C'est que tu dis que tu vas mettre tes employés à pied si tu n'as pas une subvention; là, ils vont suivre le cours, puis, après ça, tu les réengages. C'est ce que certaines... on nous a dit que certaines écoles avaient fait. Alors, s'ils ont joué le gouvernement, ça, c'est... qu'est-ce que vous voulez? Nous, on a demandé au ministère si on pouvait avoir des subventions. Ils ont dit non. Ça s'est arrêté là. Pour nous, ça s'est arrêté là.

Le Président (M. Ouellette): On va les faire appeler Marteau, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Ah! Il va falloir que la ministre nous donne le numéro de téléphone en Chambre.

Le Président (M. Ouellette): Ah! 444-1701.

Merci, messieurs — 1-8-8-8 — merci, MM. Lamarche, Thompson et Durocher, représentant l'Association des écoles de conduite du Québec. La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 40)

(Reprise à 15 h 8)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député... M. le député de Verchères. Bon après-midi. On va se souhaiter mutuellement une bonne après-midi. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 69, Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite.

Je vous rappelle que vous avez 15 minutes pour votre exposé, et après ce sera les questions de part et d'autre, du gouvernement et de l'opposition. Je vais vous demander... Je vous souhaite la bienvenue, M. Lapointe, Mme Lacoste

et M. Charbonneau. Vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire, et la parole est à vous.

CAA-Québec et Association québécoise du transport et des routes (AQTR)

M. Lapointe (Yvon): Merci bien. Alors donc, nous allons faire une présentation partagée entre trois personnes. Donc, moi, je commence, et Mme Lacoste et M. Charbonneau vont enchaîner. Donc, je suis de CAA-Québec, et permettez-moi, d'entrée de jeu, de vous parler un peu de c'est quoi, CAA-Québec.

Alors, c'est un organisme sans but lucratif bien sûr qui veut assurer sécurité et tranquillité d'esprit à chacun de ses membres et ses clients en leur offrant des produits et services, entre autres, liés à l'automobile mais aussi au voyage, à l'habitation et aux services financiers. Il faut dire que, aussi, CAA-Québec est lié au monde des écoles de conduite depuis 1940. Il faut rappeler que CAA-Québec a opéré ses propres écoles de conduite de 1940 à 1988 pour ensuite passer à autre chose, comme vous le verrez. Donc, CAA-Québec a toujours été associé de près ou de loin à l'accès à la conduite et au maintien des compétences, particulièrement depuis 1988 en ce qui concerne le réseau des écoles de conduite recommandées.

● (15 h 10) ●

Par ses nombreuses interventions et programmes de sensibilisation, c'est au coeur de l'éducation de tous les Québécois que CAA-Québec a toujours su conserver une place de choix. Ainsi, outre la formation des nouveaux conducteurs et même celle de leurs enseignants jusqu'aux besoins particuliers de perfectionnement en entreprise et auprès des groupes cibles d'usagers de la route, CAA-Québec est devenu un véritable chef de file en matière de sécurité routière et il constitue en quelque sorte une ressource pour la collectivité dans bien des domaines autres que les écoles de conduite.

C'est quoi, CAA-Québec? C'est un organisme, comme je le disais tantôt, sans but lucratif qui regroupe 1 050 000 membres au Québec, plus de 900 employés dans 13 centres de service, et qui donne donc particulièrement des services dans le but d'assurer sécurité et tranquillité d'esprit à ses membres. CAA-Québec, c'est également l'un des deux mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec pour la reconnaissance des écoles de conduite depuis le 1er juillet 1997, donc date d'entrée en vigueur de la réforme, en fait de la déréglementation en 1997. Cependant, alors que la Société de l'assurance automobile du Québec, avec le retour de l'obligation de suivre un cours de conduite, reprendrait la responsabilité de la reconnaissance des écoles de conduite avec un mandataire, CAA-Québec a préféré de son côté se retirer de ce mandat de reconnaissance des écoles de conduite pour se consacrer davantage à son rôle de recommandation d'écoles de conduite. Donc, on ne se retire pas des écoles de conduite, on se retire du contrôle de la reconnaissance, donc du maintien des normes.

Alors donc, c'est ce volet donc que je voulais vous présenter dans la présentation de l'organisation. Je passe maintenant la parole à Mme Lacoste.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Voulez-vous identifier, Mme Lacoste, pour fins de transcript?

Mme Lacoste (Dominique): Oui. Alors, mon nom est Dominique Lacoste. Je suis présidente-directrice générale de l'Association québécoise du transport et des routes.

Alors, je vous présente notre association. Avec près de 1 000 membres issus des secteurs public et privé, l'AQTR est un organisme sans but lucratif qui a été fondé en 1964. Et nous sommes une association impartiale qui regroupe des experts de plusieurs domaines du transport.

Alors, notre mission, c'est de mobiliser la communauté des transports afin de favoriser l'échange des connaissances et la formation dans le domaine. Pour remplir sa mission, l'AQTR organise différentes activités de diffusion d'expertise comme des colloques, congrès, forums, déjeuners-causeries et des formations en transport. On estime à peu près... 8 000 personnes participent à nos activités à chaque année. Notre structure est de sorte que nous avons 10 directions techniques. Ce sont des comités composés de membres bénévoles de différents champs d'expertise, et nous avons une direction technique qui porte sur la sécurité routière qui est au cœur des préoccupations de l'AQTR depuis sa fondation.

L'AQTR, c'est aussi une équipe de 30 employés permanents, un centre de formation — TransForm — et deux places d'affaires, l'une à Montréal et l'autre à Québec. L'AQTR est l'un des deux mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec pour le Programme de reconnaissance des écoles de conduite et l'AQTR offre également la formation pour le personnel enseignant dans les écoles.

En terminant, je souligne que l'AQTR n'est pas un groupe de pression. On ne fait pas de lobbyisme, ce qui nous distingue des autres associations du domaine des transports au Québec.

Alors, je poursuis en vous décrivant un petit peu le rôle du mandataire dans le Programme de reconnaissance des écoles de conduite. Alors, le rôle du mandataire, c'est de s'assurer que les écoles de conduite reconnues respectent en tout temps les exigences détaillées établies par la SAAQ. Les exigences détaillées, ce sont des standards de qualité concernant les écoles, le personnel enseignant et administratif ainsi que le programme de formation. Elles ont été élaborées par la SAAQ en concertation avec les représentants de l'industrie, donc CAA-Québec, AQTR, Tecnic, Condui-Pro et l'AECQ.

Plus précisément, notre rôle est de recevoir des demandes de reconnaissance et de les traiter, de procéder à l'évaluation des écoles de conduite, de former et évaluer le personnel enseignant, d'assurer la tenue des dossiers administratifs des écoles, recevoir et traiter les plaintes et assurer l'application d'un processus de suivi des écoles, de plans de redressement et, au besoin, de sanctions.

Alors, actuellement, l'AQTR certifie 279 écoles au Québec, le CAA, 101 écoles, et vous voyez au tableau 1 ce que ça peut représenter en termes de personnel enseignant et d'étudiants. Alors, voilà pour le rôle du mandataire. Je vais laisser maintenant la parole à Mathieu Charbonneau, le directeur général de notre centre de formation — TransForm — pour vous parler de tout l'exercice de refonte du cours de conduite qui a été entrepris depuis plus de un an.

M. Charbonneau (Mathieu): Merci. Donc, Mathieu Charbonneau, directeur général du centre de formation — TransForm.

Donc, la refonte du nouveau programme de conduite a été entreprise bien sûr par la SAAQ, mais en concertation avec les principaux partenaires de l'industrie. On parle ici, bien sûr, du CAA-Québec, de l'AQTR, du centre de formation — TransForm — mais aussi des représentants de Tecnic, Condui-Pro et l'AECQ.

C'est un important exercice de concertation qui a été grandement apprécié du fait que tout le monde était assis autour de la même table pour travailler dans le même sens, et on a répondu non seulement aux exigences pédagogiques de la SAAQ, mais aussi aux réalités administratives de l'industrie, qui doit mettre en oeuvre finalement ce programme.

Le nouveau programme s'intitule Programme d'éducation à la sécurité routière. Son appellation est significative. Il s'agit maintenant d'apprendre à se conduire de façon sécuritaire, responsable et coopérative, plutôt que de simplement apprendre à conduire un véhicule. C'est une différence fondamentale qui définit l'esprit du nouveau cours de conduite. En plus d'apprendre, donc, les rudiments, bien sûr, du Code de la sécurité routière, l'apprenti conducteur est dorénavant amené à prendre conscience de ses responsabilités en tant que conducteur, notamment en ce qui a trait aux comportements à risque et au partage de la route.

Le programme ESR est destiné à tous les conducteurs, peu importe leur âge, mais 16 ans et plus, et donne tout son sens au principe selon lequel conduire au Québec est un privilège et non un droit absolu. Le programme ESR est un programme basé sur un apprentissage par compétences, contrairement au cours actuel qui est basé sur une approche par objectifs. Les quatre compétences à acquérir sont:

1. établir un profil de conducteur au comportement sécuritaire, coopératif mais aussi responsable;
2. manoeuvrer un véhicule de promenade;
3. partager la route; et
4. utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable.

L'approche par compétences se traduit par une philosophie d'intervention qui vise à amener l'apprenti à mobiliser des ressources individuelles, à agir, à réussir, mais aussi à progresser dans différents contextes, selon des performances définies et avec tous les savoirs nécessaires. Dans le cadre du programme, certaines stratégies ont été utilisées pour amener l'apprentissage par compétences.

Par exemple, l'approche réflexive. Tout au long, donc, de la formation, ça permet aux participants de se questionner et d'échanger avec les autres sur différentes problématiques de conduite automobile.

L'alternance théorie et pratique avec des modules de formation en classe; la préparation et la pratique de sorties sur route et l'auto-apprentissage. Donc, cette formule permet une meilleure intégration des savoirs, des savoir-faire, mais aussi des savoir-être.

La stratégie de conduite OEA, qui est observer, évaluer et agir, est encouragée dans le nouveau programme, ce qui permet d'observer et d'évaluer rapidement ce qui se passe, d'anticiper et de... d'anticiper en fait des situations à risque, mais de réagir en conséquence, d'adapter son comportement sécuritaire, coopératif et responsable, donc, en présence des différents usagers de la route.

Et les comportements à risque tels la vitesse, l'alcool, la drogue, la fatigue et le non-port de la ceinture de sécurité sont abordés afin de développer une compréhension de ces

conditions qui favorisent une conduite sécuritaire. À noter, ces comportements constituent la principale problématique actuelle chez les jeunes conducteurs.

Le déploiement du programme ESR dans l'ensemble des écoles de conduite au Québec est un élément essentiel, donc, pour la réussite de ce nouveau programme. En effet, il s'agit d'un programme novateur qui fait appel à une stratégie, comme on a mentionné, différente, que les écoles doivent apprivoiser et intégrer dans leur pratique quotidienne. En effet, le programme prône donc un apprentissage interactif selon une formule étude de cas en équipe, contrairement à un apprentissage un peu plus traditionnel.

Afin de faciliter cette intégration du nouveau programme au sein de l'industrie, la SAAQ a confié, donc, à TransForm, le centre de formation de l'AQTR, le développement de la formation pour le personnel enseignant dans les écoles de conduite, soit la formation de mise à jour des gens qui sont déjà dans l'industrie, mais aussi du nouveau personnel enseignant.

Pour accélérer bien sûr l'implantation et faire une implantation réussie du nouveau programme dans les écoles, on a formé, nous avons formé des maîtres-formateurs, en septembre 2009, en différents regroupements qu'on va voir dans le tableau par la suite. Ces maîtres-formateurs, par la suite, ont eu la tâche de former à leur tour leur personnel enseignant actuel dans les groupements respectifs, et ce, de septembre 2009... On va quand même poursuivre, là, en hiver 2010. TransForm, donc, assure un suivi de type coaching avec ces maîtres-formateurs-là auprès de l'ensemble du réseau en tant que tel.

Donc, dans le tableau, on peut résumer, on voit les regroupements, donc les cinq groupements, le nombre de maîtres-formateurs qui ont été formés par chaque groupement, et le personnel enseignant qui a été ou qui va être formé d'ici quelques mois dans chacun des regroupements.

À ce jour, donc, les sondages effectués, l'évaluation globale de ce nouveau programme est très positive auprès du personnel enseignant nouvellement formé, et la formation pour les nouveaux formateurs sera disponible à partir de mars 2010.

● (15 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Charbonneau. M. Lapointe...

M. Lapointe (Yvon): Oui, c'est bien ça. Donc, merci...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...peut-être vous voulez compléter.

M. Lapointe (Yvon): Oui, merci, Mme la Présidente. Alors donc, je vais partager maintenant la position commune de CAA-Québec et de l'AQTR concernant le projet de loi n° 69.

Alors, le projet de loi n° 69 propose de modifier le Code de la sécurité routière afin de prolonger d'un an la suspension du pouvoir de reconnaître de nouvelles écoles de conduite et afin d'attribuer au ministre des Transports le pouvoir de prolonger cette suspension par arrêté ministériel.

Selon notre avis, le maintien du moratoire pour une période de un an permettrait à la SAAQ de donner le temps nécessaire à l'industrie d'intégrer et de maîtriser le nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière.

Le tableau 3 donc démontre ce qui est disponible actuellement pour desservir la clientèle à travers le Québec.

Alors, par ailleurs, si, dans une région donnée, le nombre d'écoles est insuffisant, le règlement actuel, le projet de règlement prévoit qu'il y aura la possibilité d'implanter une école ou des écoles pour desservir la population.

Alors donc, en termes de recommandations, nous recommandons de prolonger donc d'un an la suspension du pouvoir de reconnaître des nouvelles écoles de conduite à partir de la date d'entrée en vigueur de l'obligation de suivre le nouveau cours de conduite.

Et il y a aussi la responsabilité du retrait de la reconnaissance d'une école de conduite, qui est l'une de... des autres positions. Alors, actuellement, la responsabilité du retrait d'une école de conduite incombe au mandataire. Advenant le retrait de sa reconnaissance, une école de conduite peut quand même continuer à exercer ses fonctions, mais sans faire bénéficier à sa clientèle des avantages conférés par une école reconnue.

Le retour à l'obligation change cette situation. En effet, dans ce nouveau contexte, seule une école reconnue pourra offrir des services à la population. Ainsi, contrairement à la situation actuelle, le retrait de la reconnaissance d'une école signifie nécessairement l'arrêt de ses opérations.

Nous jugeons donc cette responsabilité beaucoup trop lourde à supporter pour un organisme sans but lucratif et nous craignons que le mandataire soit aux prises avec des poursuites judiciaires ou d'autres problèmes du genre. C'est pourquoi nous demandons à la Société de l'assurance automobile de revoir la responsabilité du mandataire afin d'établir clairement que le retrait est sous sa responsabilité, le retrait de la reconnaissance.

En conclusion, donc, lors des audiences publiques de novembre 2007, où nous nous sommes présentés... nous nous étions présentés ici pour présenter notre position sur le projet de loi n° 42 et n° 55, CAA-Québec, tout en appuyant la réforme, demandait que la date d'entrée en vigueur de l'obligation de suivre un cours de conduite soit fixée seulement au moment où un nouveau programme de cours aura été élaboré et approuvé, et alors que tous les moniteurs et instructeurs certifiés auront reçu la formation nécessaire relative à la diffusion de ce nouveau programme. Nous demandions également une révision des normes de reconnaissance des écoles de conduite afin que celles-ci puissent faire face à la nouvelle réalité. À cela, nous pouvons donc dire: Mission accomplie. C'est fait. Et nous sommes heureux d'y avoir contribué.

Cependant, une autre demande de CAA-Québec n'a pas encore été satisfaite, et nous sommes confiants que ça va se faire, que la Société de l'assurance automobile mènera ce dossier à bon port. Il s'agit des examens de qualification au permis probatoire. En effet, cette étape du processus menant à l'accès à la route est tout aussi importante que le cours lui-même, parce que l'examen permet de mesurer en fait le niveau de compétence atteint par les apprentis conducteurs. Alors, l'examen est très important. Et je termine là-dessus. Peut-être...

Mme Lacoste (Dominique): Si le temps est...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est ça, le temps est écoulé

Mme Lacoste (Dominique): Alors... Voilà.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Lapointe.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, madame...

Mme Boulet: Bien, on peut...

Des voix: ...

Mme Boulet: On peut... on peut la laisser terminer...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bon.

Mme Boulet: ...il reste un quart de page.

M. Ouellette: Sur notre temps.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y, Mme Lacoste, pour compléter.

Mme Lacoste (Dominique): Ah! Je reprends mes feuilles. Alors, merci. Lors des audiences publiques de novembre 2007, l'AQTR recommandait à la SAAQ de procéder à la refonte du cours de conduite, mais en adoptant une méthode d'apprentissage par compétences. Et l'AQTR a participé à la refonte et est très heureuse des résultats qui sont sur la table actuellement.

Aussi, l'AQTR est d'avis que le choix de la date d'entrée en vigueur de l'obligation du nouveau cours de conduite doit nécessairement tenir compte de la capacité de l'industrie à déployer le nouveau programme. Je pense que c'est la clé du succès. Et on estime que les formations de mise à niveau qui sont effectuées cet automne et les outils mis à la disposition des écoles vont permettre à celles-ci de rencontrer leur défi.

Par ailleurs, l'AQTR appuie également la demande de CAA-Québec concernant la refonte des examens de qualification au permis probatoire et offre son appui à la SAAQ, si notre expertise ou celle de TransForm étaient requises. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Lacoste. M. Charbonneau, vous aviez quelque chose à rajouter? Ça va?

M. Charbonneau (Mathieu): Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je cède maintenant la parole à Mme la ministre. La parole est à vous, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, merci Mathieu, Dominique, M. Lapointe. C'est toujours un plaisir de vous revoir. Alors, on vous remercie, dans un premier temps, pour votre présence, parce qu'on sait que vous êtes des joueurs déterminants dans la mise en place de ce nouveau cours de conduite. Alors, vous êtes là pour encadrer la démarche, pour superviser les écoles de conduite. Vous avez toujours été là, mais, je pense que, là, votre rôle va changer, va être modifié, mais je pense ça va être encore plus important, pour nous, en tout cas, vous êtes...

Alors, j'apprécie d'autant plus. Je vais juste commencer avec une petite remarque, là, parce que M. Collerette, il nous disait à côté, là, parce que votre préoccupation

par rapport aux examens de qualification, là. Alors, M. Collerette, il dit qu'il vous a parlé tantôt, et il vous a répondu que les cours sont en révision actuellement et que, quand ça sera terminé, assurément qu'on aura des discussions avec vous autres, là, mais que ça répondait à vos préoccupations dans ce sens-là. Alors, je voulais juste qu'on ne reste pas sur ce petit point litigieux.

Alors, essentiellement, moi, j'aurais deux questions. Dans un premier temps — je ne sais pas qui peut me répondre, M. Lapointe, ou Dominique, ou Mathieu, peut-être: Est-ce qu'un moratoire d'un an, ça vous semble suffisant? Est-ce que ça peut prendre deux ans? Est-ce qu'on est mieux d'y aller avec un an, puis... Comment vous voyez... Parce que vous les voyez, vos écoles, vous les connaissez: vous savez quel niveau de préparation ils ont. Est-ce que, dans un an, on va avoir... Est-ce qu'on va être capables d'avoir aplani tout ça, d'avoir rendu tout le contenu homogène d'une école à l'autre? Est-ce qu'ils vont avoir eu suffisamment de temps pour mettre tout ça en place?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Je vais y aller, oui. Moi, je pense qu'avec la formation de mise à niveau qui a été faite, puis qui reste à faire, parce qu'il y a encore des formateurs qui n'ont pas été... qui n'ont pas bénéficié de cette formation mais que c'est... ça va venir dans le temps, si la structure mise en place est comme on le souhaite, et comme, je pense, l'AQTR et la SAAQ le souhaitent, je pense que la période de un an, si elle est bien utilisée, si les stratégies mises en place vont bon train, je pense que c'est suffisant. Mais, encore une fois, c'est l'évolution des choses qui vont le dire, parce que l'objectif, nous, dans notre demande, d'avoir un moratoire, encore pour un an, c'est de permettre l'intégration de ce nouveau concept là, de ce nouveau programme, des nouvelles règles de reconnaissance d'écoles de conduite, aussi. Alors donc, si... On pense que, dans la période de un an, c'est probablement suffisant pour y arriver.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste, vous voulez rajouter?

Mme Lacoste (Dominique): Oui. Alors, je suis d'accord avec M. Lapointe sur cette question. Je dirais par contre que un an, c'est le minimum. Je pense que, en un an, on va avoir fait le tour d'une première année d'application de ce cours. Ce qui est prévu aussi, c'est que, bon, on forme tout le monde à la mise à jour: ce qui est prévu, c'est qu'à l'automne on ferait une première réévaluation de tout le personnel pour s'assurer que tout fonctionne bien. Au terme de un an, on s'était dit également qu'on allait probablement procéder à une révision du cours: Est-ce qu'il y a des mises à jour à faire? Est-ce qu'il y a des ajustements à apporter au cours? Alors, au terme de tout cet exercice-là, c'est possible qu'on se dise: Bien, peut-être une autre année. Mais je pense que, au-delà de deux ans, c'est... c'est largement suffisant, là. De un à deux ans, je pense qu'on a fait le tour de la question.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Charbonneau, vous aviez quelque chose à rajouter?

M. Charbonneau (Mathieu): C'est sûr qu'au niveau de la formation, pour les... En ce moment, on donne

de la mise à jour avec des gens qui connaissent déjà le contenu. En arrivant avec les étudiants, c'est peut-être là qu'on va avoir, peut-être, des réajustements à faire. Mais je crois qu'au niveau de la mise à jour, que ça se passe très bien en ce moment et je pense qu'on va compléter, là, d'ici peu. Donc, pour moi, c'est correct.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: J'aurais une question pour l'AQTR. Dominique, c'est sûr que, là, vous devenez le seul accréditeur des écoles de conduite. Est-ce que, votre organisme, est-ce que vous êtes prêts? Est-ce que ça demande une structure qui est différente? Est-ce que vous allez avoir les ressources nécessaires? Parce que, là, je vois la tâche, là, qui est, quand même, pas rien, là, avec l'énumération de ce que vous avez à faire, là: les demandes de reconnaissance; l'évaluation des écoles de conduite; former et évaluer le personnel; assurer la tenue des dossiers administratifs des écoles; recevoir et traiter les plaintes, déjà ça, c'est déjà beaucoup; assurer l'application d'un processus de suivi des écoles, de plans de redressement, de sanctions.

Alors, l'AQTR, son rôle devient beaucoup plus grand, parce que, là, elle est la seule à faire ce... Ce n'est quand même pas rien, là: c'est 30 % de travail de plus, minimalement, là. Est-ce que l'AQTR est prête à relever le défi? Est-ce qu'elle a tous les outils dont elle a besoin?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste.
● (15 h 30) ●

Mme Lacoste (Dominique): Merci. Alors, je pourrais vous dire d'entrée de jeu qu'à l'AQTR on est une association qui est en pleine expansion depuis quelques années. Disons qu'on est habitués à se réorganiser pour répondre à des nouvelles demandes.

Alors, par exemple, on a mis en place un centre de formation en 2007, parce qu'il y avait beaucoup de demandes de ce côté-là; ensuite, on a ouvert une place d'affaires à Québec, parce qu'il y avait un besoin de répondre aux besoins de nos membres dans la région. Donc, on est une association qui est capable de se restructurer rapidement. Donc, c'est ce qu'on va faire dans le cadre de notre rôle de mandataire: on va doubler nos effectifs — ça, c'est le minimum — et puis on va offrir un service... Il va y avoir une équipe à Montréal et une équipe à notre bureau de Québec. Et, également, on est en très bonnes relations avec CAA-Québec et on est en train de se donner un plan d'action pour assurer un transfert le plus facile possible de toutes les écoles CAA vers l'AQTR.

Donc, actuellement, j'aimerais rassurer les gens: on s'organise et on est prêts à faire face aux défis.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Moi, j'aurais une dernière question. Après, peut-être que mon collègue pourrait peut-être...

La Présidente (Mme L'Écuyer): J'ai le député d'Orford qui a demandé la parole.

Mme Boulet: Alors, essentiellement à vous, c'est parce qu'on ne vous pas entendu sur le prix. Moi, je

suis plus préoccupée par le prix plafond, là, que le prix minimum, là. L'objectif du projet de loi, c'était d'établir un prix plafond d'abord et avant tout, parce qu'on veut éviter que ça coûte trop cher ou qu'il y ait une explosion des coûts, considérant que le nombre d'heures a augmenté. Alors, moi, ma préoccupation et pourquoi on retrouve l'élément de prix maximum, c'était pour établir ou définir un prix plafond, qui est pour moi très important. Mais on ne vous a pas entendu là-dessus.

Est-ce que vous pouvez nous faire une lecture de ce serait quoi pour vous, le prix plafond idéal, selon les besoins des écoles ou selon leur réalité, finalement, en fonction des dépenses qu'ils ont à assumer?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. En fait, nous, à prime abord, on est portés à croire que ça appartient au milieu, cette réflexion-là, d'établir quel devrait être le meilleur prix de cours. Par contre, quand je regarde ça en tant qu'association de membres, nous, chez nous, c'est sûr que, s'il y a une exagération en termes de prix de cours, il y a des membres qui vont nous appeler puis ils vont dire: Qu'est-ce que vous allez faire avec ça? Donc, c'est certain qu'on est un peu... on porte deux chapeaux, là.

Mais, en termes de prix de marché, au moment où on se parle, si je garde le chapeau de mandataire jusqu'à la fin de l'année, je dirais: Ça appartient à l'industrie et à la ministre d'échanger ensemble sur ce serait quoi, la meilleure vision des prix. Puis peut-être qu'il faut laisser un certain temps; peut-être, si on va dans la fixation d'un prix, fixer un prix au départ puis voir dans le temps comment ça va aussi puis comment ça se place dans le marché, tout ça. Alors, c'est un peu la réflexion que j'aurais le goût de partager avec vous ici aujourd'hui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député d'Orford.

M. Reid: Oui. Merci, Mme la Présidente. Ma petite question avant de laisser la place à mon collègue de Chomedey. Dans le tableau 3 de votre présentation... C'est un tableau très intéressant, un peu difficile à interpréter, parce que le ratio que vous donnez — et c'est ça que je regarde — c'est difficile de savoir, excepté pour un endroit, le Nord-du-Québec, là, c'est difficile de savoir si c'est... disons, le ratio est dû au fait qu'il y a des petites écoles ou s'il y a une trop grande couverture, une trop petite couverture. Je pense, par exemple, à la Capitale-Nationale, 339 — enfin, il y a un ratio assez élevé; Laval, un ratio de 671. Est-ce que ça veut dire qu'il y a juste des très, très grosses écoles, puis ça fait une moyenne qui est normale, ou si ça veut dire que finalement...

C'était ta question? Excusez! Mais on va laisser Laval, parce que moi, je ne voulais pas aboutir à Laval. Mais j'aimerais que vous me donniez un peu votre interprétation du tableau, parce qu'on n'a pas ces données-là. Est-ce que, région par région, dans l'ensemble, est-ce qu'il y a des régions où il y a... On pense à la Gaspésie, avec essentiellement 42 comme ratio. On peut s'imaginer qu'en Gaspésie, étant donné le territoire qu'il y a puis le peu de population, c'est qu'il y a des petites écoles un peu partout. Ça, c'est peut-être... Je pense qu'on fait un bon «guess», comme on dit en bon français, en disant ça. Montréal, c'est différent.

Mais, ailleurs en général, est-ce que la répartition était plutôt uniforme? Est-ce qu'il y a quelques grosses écoles puis beaucoup de petites? Comment ça fonctionne? Puis après ça j'aimerais retomber sur peut-être le Nord-du-Québec.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. En fait, chaque école a son potentiel d'affaires et sa façon de se vendre dans le marché aussi, de faire son marketing, et tout ça, ce qui fait que dans une ville il va y avoir trois écoles de conduite, et pas une ne va avoir un potentiel de clients semblable. Et alors il va y en avoir une qui va dominer, une autre qui va être un peu entre les deux puis une autre qui va faire quelques clients, puis finalement il fait ses frais, voilà.

Donc, c'est difficile, ça dépend... Mais on pense qu'actuellement, quand on regarde ce tableau-là, nous, puis quand on regarde comment ça se passe dans le marché au moment où on se parle, qu'il y a suffisamment d'écoles pour répondre à la demande actuelle. Puis ces écoles-là, en ajoutant un peu de personnel au besoin, avec l'augmentation, parce qu'il va avoir quand même une augmentation de clientèle, seront aussi en mesure de desservir la population sans ajout d'écoles de conduite, sauf dans des régions pas desservies. Qu'on pense au Nord-du-Québec: c'est zéro partout.

Une voix: Oui, j'ai regardé dans...

M. Lapointe (Yvon): Oui. C'est ça. Bien là, ils ne sont pas, eux autres, ils ne sont pas... Il n'y a pas d'école de conduite, là, mais ça ne veut pas dire qu'ils n'ont pas de services, cependant.

M. Reid: ...ailleurs que là...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le...

M. Reid: Oui. Pardon.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Une personne à la fois, s'il vous plaît. Vous avez complété, M. Lapointe?

M. Lapointe (Yvon): J'ai complété.

M. Reid: Mais ailleurs que dans le Nord, je vais revenir dans le Nord, mais ailleurs que dans le Nord, donc, ce que vous dites, c'est qu'il y a une répartition qui est un peu comme le marché en général, donc il y a souvent un dominant puis il y en a d'autres, etc., et que, dans l'ensemble, il y a une dynamique qui correspond au marché, à la concurrence, et qui devrait... d'après les avis qu'on eus ce matin, je ne sais pas si vous êtes du même avis, cette concurrence-là, avec les mesures qui sont prévues ici, devrait devenir une concurrence plus normale et donc aller dans le sens d'une bonne couverture.

Maintenant, revenons au Nord-du-Québec. J'aimerais, moi, effectivement, que vous nous expliquiez un petit peu: Les gens qui vivent dans cet immense partie de notre territoire, là, comment ils font pour... Je sais qu'il y a des places qu'il n'y a pas de routes, là, mais disons que dans l'ensemble, là, comment ils font pour avoir effectivement les services donnés? Et, est-ce que, quand vous dites: Il y a assez d'écoles, est-ce que ça veut dire aussi qu'il n'en

faut pas là, ou que peut-être il pourrait y en avoir puis on pourrait les traiter avec une certaine priorité? J'aimerais ça que vous nous donniez un portrait un petit peu plus détaillé pour que tout le monde puisse en profiter.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui, d'accord. Il faut dire que, dans les... comme dans le Nord-du-Québec, par exemple, ou dans d'autres grandes régions, il n'y a pas d'école de conduite d'implantée sur place, mais il y a des écoles de conduite des régions les plus près qui se déplacent pour aller offrir des services, ce qu'on appelle sur des permis temporaires ou des autorisations temporaires d'enseignement. Mais ça, c'est dans le contexte actuel. Est-ce que, avec l'arrivée de l'obligation, ces endroits-là ne trouveront pas une opportunité pour implanter, au service de leur communauté, une école de conduite qui pourrait être exploitée par la communauté ou par quelqu'un, un privé qui déciderait d'en partir une, dans la mesure où il y a un potentiel... Il faut comprendre que ça prend un minimum de clients, dans une école de conduite, pour assumer les frais, pour faire ses frais, comme on dit. Alors donc, ça, c'est le marché qui va le déterminer à l'avenir.

Mais actuellement ces régions-là sont desservies déjà. Même s'il n'y a pas d'école de conduite d'implantée, là, elles sont desservies déjà, quand même.

M. Reid: Pour terminer là-dessus...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Rapidement, M. le député d'Orford.

M. Reid: Oui. Si effectivement, mettons, une communauté, sur un mode coopératif ou autre, ou un privé qui décide de faire une école, est-ce que ce groupe de personnes là, ou la communauté en question peut s'attendre à avoir un traitement prioritaire au niveau de l'accréditation?

Une voix: Je laisserais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste.

Mme Lacoste (Dominique): Merci. En fait, c'est certain que, dans une région comme ça qui a besoin d'être desservie, oui, effectivement, ça devient une priorité. Oui.

M. Reid: Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey, la parole est à vous.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Bonjour. En lisant votre mémoire à la page 10, quand vous mentionniez que le maintien du moratoire permettrait à la SAAQ... Donc, la responsabilité s'en va sur le dos de la SAAQ, si ça ne marche pas après un an? C'est-u ça qu'on doit comprendre?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. En fait, c'est le cours de la Société de l'assurance automobile. Le propriétaire de ce cours de conduite là, c'est la Société de l'assurance

automobile du Québec. Donc, c'est certain qu'en principe la société pourrait décider de toute réaliser elle-même ou de faire affaire, comme c'est le cas, avec un mandataire privé ou des mandataires privés pour faire le travail. Donc, quand on dit que bien sûr ça va permettre à la SAAQ de prendre le temps d'intégrer ce programme-là, et tout, c'est ce qu'on veut dire. C'est qu'en bout de course, le répondant, ça reste à nos yeux la Société de l'assurance automobile du Québec.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Je m'en vais à la page 12 et je reprends ce que vous nous disiez, M. Lapointe, au début, que le CAA-Québec, et je le déplore, vous vous retirez des accréditations; parce que, je veux dire, vous avez... une très belle image publique à ce niveau-là.

Et est-ce que je dois comprendre, à la page 12 de votre mémoire, que l'idée des poursuites judiciaires puis des difficultés particulières, c'est un peu une des raisons qui est à la base de votre retrait du milieu de l'accréditation?

● (15 h 40) ●

M. Lapointe (Yvon): Ce n'est pas... Ça n'a pas... Disons qu'il y a une raison fondamentale, là, qui nous a amenés à prendre cette décision de se retirer, nous. C'est comme je disais dans notre mission: on veut assurer tranquillité d'esprit à nos membres, et tout ça. Nous, dans notre mission, c'est le soutien à nos membres. C'est de leur offrir des services soit directement ou indirectement par l'entreprise d'autres... Donc, le réseau des écoles de conduite recommandées, même si on se retire de la reconnaissance, le réseau va demeurer. On va continuer à offrir la garantie de satisfaction à nos membres qui voudront bien solliciter des écoles de conduite un peu partout. Donc, ce n'est pas...

Disons que, oui, dans le contexte de... où le cours redevient obligatoire, retirer la reconnaissance d'une école de conduite, ça n'a plus la même portée qu'avant — il faut comprendre ça — et qu'il y a des possibilités de poursuite. Mais ça n'a pas été l'élément déclencheur de notre réflexion. C'est surtout les efforts que ça nous demande pour jouer à la police, dans le fond, assurer le maintien des règles de reconnaissance d'une école de conduite, s'assurer qu'elle... Nous, on trouve que ces énergies qu'on mettait là-dedans... qu'on met là-dedans, on est mieux de les consacrer ailleurs en sensibilisation, en éducation et en soutien aux écoles qui veulent rester associées à nous. Alors, c'est ce topo-là, là, que je peux vous servir là-dessus.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Vous allez laisser à d'autres le soin de jouer à la police, c'est correct.

Nous avons entendu ce matin l'Association des écoles de conduite du Québec. Je regarde au niveau des écoles, il y a 380 écoles accréditées au Québec. On nous parle de 30 ou 40 ou, en tout cas, un nombre qui pourrait jouer dans ce nombre-là d'écoles illégales.

Est-ce qu'on peut être en droit de comprendre que c'est des gens qui ont déjà essayé d'être accrédités et ils n'ont pas réussi ou c'est carrément des écoles illégales? Et est-ce que le moratoire de un an qui va être... qui pourrait,

je veux dire, voir le jour avec l'adoption du projet de loi va permettre de clarifier le paysage puis va permettre d'éliminer ce genre de situation?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste.

Mme Lacoste (Dominique): Oui. Alors, tout d'abord, j'aimerais simplement faire une petite remarque sur l'aspect illégal qu'on soulève. Ce n'est pas des écoles illégales, c'est simplement des écoles qui ne sont pas certifiées, et elles ont le droit d'opérer et ça ne fait pas nécessairement d'elles des écoles qui ne sont pas bonnes, O.K.? Je ne pense pas qu'il faille généraliser.

Par ailleurs, c'est certain que le moratoire, ça va vouloir dire que ces écoles-là vont devoir fermer leurs portes. On a eu des appels, nous, à l'AQTR, des écoles un petit peu désemparées qui ont compris, à un moment donné, qu'à partir du moment de l'entrée en vigueur de l'obligation qu'elles ne pourraient plus fonctionner et désespérément voulaient se faire reconnaître. Et non, on ne pouvait pas les reconnaître. Mais disons que ça, c'est peut-être l'aspect un peu plus négatif pour ces écoles-là. Mais, d'un autre côté, actuellement il y a 380 écoles reconnues au Québec qu'on a démontré que, selon nous, ça semblait répondre aux besoins, et on verra par la suite si... quand le moratoire serait levé, si des écoles veulent refaire surface, bien on va traiter les demandes et on verra si elles peuvent être accréditées.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci. Vous savez, c'est important de poser ces questions-là pour la majorité des gens qui nous écoutent, qui ont besoin de comprendre pourquoi...

Une voix: La très grande majorité...

M. Ouellette: ...et on est à des heures d'écoute, le mercredi, qui sont assez intéressantes, surtout à cette heure-ci de la journée, il y a des gens qui se... il y a des gens qui sont rivés à leurs téléviseurs particulièrement pour écouter les députés ministériels et surtout le député de Verchères, le collègue de Verchères.

J'ai des questions un petit peu plus techniques, parce qu'à la page 11 votre tableau que je trouve extraordinaire, je ne sais pas comment je dois interpréter les chiffres de Laval, parce que, là, si je commence à faire un peu de moyenne, je me dis: J'ai 10 enseignants pour une école, alors qu'en Montérégie j'ai trois enseignants pour une école, j'en ai deux et demi à Montréal...

Une voix: 16 écoles en Gaspésie...

M. Ouellette: Oui, j'ai 16 écoles en Gaspésie pour 16 enseignants, un enseignant par école. Je vais vouloir, dans un premier temps, que vous m'aidiez un petit peu, là, parce que, là, je me sens un peu surqualifié à Laval, et je vais vouloir qu'on rétablisse un peu les faits et pour ne pas penser que j'ai toutes, toutes, toutes les ressources à Laval. Aidez-moi un petit peu à comprendre ça et particulièrement pour les gens qui nous écoutent. Puis je vais revenir avec d'autres questions après ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste.

Une voix: ...55

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez. Excusez, la parole est à Mme Lacoste. Mme Lacoste?

Mme Lacoste (Dominique): Non, non. C'est moi qui ai la chance de répondre. Écoutez, ce tableau-là d'abord, on l'a présenté pour donner une toile de fond, hein, de voir ce qui se passe un petit peu au Québec. On n'a pas poussé notre analyse en profondeur; si j'avais su, j'aurais probablement fait mes devoirs mieux que ça.

Par ailleurs, moi, si je regarde les chiffres, on prend l'exemple de Laval, où on a un pourcentage élevé d'étudiants par école, moi, je ne suis pas tellement surprise, si on pense que normalement le réflexe des jeunes en banlieue, c'est d'aller tout de suite le plus vite possible se chercher un permis de conduire pour pouvoir se déplacer, plus peut-être qu'à Montréal, où les modes de déplacement sont... voyons, en transport collectif plus disponibles. Donc, c'est le genre d'interprétation que je ferais à première vue, là, sur des chiffres comme ça.

Écoutez, si vous voulez des détails plus en profondeur, on pourrait revenir avec un écrit qui donnerait plus de détails sur ces statistiques-là. Pour l'instant, je n'ai pas d'autre réponse.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey. Ah, M. Lacoste...

Une voix: M. Lapointe.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe. Ça m'arrive régulièrement.

M. Lapointe (Yvon): Juste rappeler que ces chiffres-là sont pris à partir de nos bases de données qui... Donc, nous, à chaque année, on demande aux écoles de nous fournir le nombre de clients inscrits à leur registre et, nous, on rentre ça dans notre base de données. Alors, ce que vous avez ici, là, c'est ce qu'on a pris dans nos bases de données. Alors, c'est ça. Alors... On ne peut pas les interpréter plus que ça, là, c'est... En tout cas, pas à ce moment-ci. Voilà. C'était juste pour préciser ça, là, d'où ça vient.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, je vais prendre votre suggestion, Mme Lacoste, et puisque vous nous ouvrez la porte, ça pourrait être intéressant, parce que... et je vous donne un exemple personnel.

J'en ai deux, là, qui attendent que le projet de loi soit voté, je vais en avoir deux à inscrire dans une école de conduite. Je les envoie où?

Des voix: ...

M. Ouellette: Est-ce que je m'en vais... Pardon?

Une voix: ...

Des voix: ...

M. Ouellette: Non, bien, je veux contribuer, je veux contribuer, mais...

Une voix: ...

M. Ouellette: ...je vais les envoyer où? Je vais-tu à un endroit où...

Une voix: ...

M. Ouellette: ...j'ai du un pour un ou je vais-tu les inscrire en Gaspésie où je suis sûr d'avoir un prof par école ou je m'en vais dans les Laurentides? Non, c'est quand même... c'est quand même important. Je comprends qu'au niveau du ratio des élèves il y a des collèges qui sont un petit peu plus grands à des places...

Une voix: ...

M. Ouellette: Mais, je pense que c'est important aussi qu'on comprenne. J'aurais une petite question pour M. Charbonneau.

Vous formez... vous formez des moniteurs, vous formez des enseignants. Il y a un taux de réussite...

Une voix: ...

M. Ouellette: Il n'y a pas de taux d'échec, ou il y a un taux de réussite à 100 %, ou est-ce qu'il y a... Comment ça fonctionne?

M. Charbonneau (Mathieu): La...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Charbonneau.

M. Charbonneau (Mathieu): Oui, merci. La réalisation de la mise à niveau, ça prend... avec donc les gens qui enseignent déjà, donc c'est déjà des professionnels qui enseignent, les moniteurs, les moniteurs-instructeurs déjà en place. La mise à niveau, c'est une formation de cinq jours qui a eu lieu pour les moniteurs-instructeurs et de cinq jours aussi pour les moniteurs. Et au bout de cette formation-là, l'AQTR et le CAA qui donnaient cette formation-là ont évalué les personnes en leur donnant une lettre, là, de A à C. Et suite à ça, nous, on établissait un coaching, un suivi pour amener ces personnes-là à bien réaliser leur mandat de moniteurs-instructeurs. Donc, les personnes qui ont eu A, qui est la grande, grande majorité, je dirais à peu près 95 %, on a quand même suggéré certains points peut-être spécifiques à chacune des personnes à améliorer. Les B, on demande une évaluation où est-ce que les... nous, on a des maîtres-formateurs-chefs, là, de l'AQTR et du CAA qui vont retourner les voir pour vraiment améliorer le point, c'est surtout un point spécifique, et une très, très fine majorité, là... minorité, plutôt, de C ont une réévaluation un peu plus exhaustive d'une journée qui va les amener, là, à améliorer leurs points qui étaient plus faibles.

Mais comme on mentionnait, on a un coaching aussi qui se traduit à travers la période de mise à jour, on a

des coachings en personne, là, ça va être des coachings plus peut-être téléphoniques, Internet, pour la suite des choses, mais la majorité des personnes ont eu... ont passé la formation, là, avec aisance, là, étant déjà des professionnels de la formation du domaine.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Donc, si j'ai bien compris, tout le monde a passé.

Une voix: ...

M. Ouellette: Et comme parent, puis ceux qui nous écoutent, je vais dans une école, puis je dis: Je veux voir ton certificat, moi, c'est juste des A qui vont enseigner à mes enfants.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Charbonneau.
● (15 h 50) ●

M. Charbonneau (Mathieu): La note... la note était pour notre niveau, pour vraiment faire le suivi au niveau de la mise à jour des compléments. Donc, ce n'est pas... ce n'est pas une note, là, qui est connue, c'était vraiment une note appréciative à notre niveau pour vraiment faire la suite, là, de la formation en tant que telle.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste.

Mme Lacoste (Dominique): Ce qu'il faut dire aussi, c'est que le rôle du mandataire, c'est d'évaluer le personnel enseignant et d'émettre des cartes de certification, et, une fois que c'est fait, ça veut dire qu'on considère que le personnel est compétent. Donc, si ça peut vous rassurer de ce côté-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey, il vous reste deux minutes.

M. Ouellette: Oui, j'ai une autre question. On parlait du traitement des plaintes tantôt. Ils sont... vous qualifiez les enseignants, bon, les écoles sont accréditées, et le genre de plainte et la fréquence des plaintes que vous pourriez recevoir, que ce soit par rapport à la qualité de l'enseignement ou que ce soit par rapport à l'ensemble de l'oeuvre de l'école en particulier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame... M. Lapointe?

M. Lapointe (Yvon): Oui, je peux y aller. En fait, si j'ai bien compris, vous voulez savoir c'est quoi, la nature des plaintes qu'on reçoit de la part des clients qui ont fréquenté les écoles de conduite?

Il y en a deux types, de plaintes générales, là, il peut y avoir des exceptions: c'est soit que le client a échoué à l'école de conduite. L'école de conduite, donc, ne veut pas lui émettre son attestation de réussite. Bien là, le client, il va chercher un moyen de faire valoir ses droits d'obtention de son attestation, puis donc, souvent, c'est le genre de plainte qu'on va recevoir et qui se traite relativement bien, parce que, si l'école a tenu un bon dossier du cheminement de l'élève, bien on est en mesure

de voir, durant toutes les leçons, est-ce que ça a toujours été bien puis, à la dernière leçon, ça a été zéro, bien là, tu sais, on peut questionner l'école, mais s'il y a eu des faits, durant chaque leçon, qui démontraient qu'on ne s'en allait pas nécessairement vers une réussite, à ce moment-là, c'est plus simple à faire comprendre au client qu'il n'a peut-être pas complété, même s'il a fait le nombre d'heures voulues, il n'a peut-être pas réussi, donc dans ce sens-là.

L'autre plainte, c'est une plainte plus liée au contrat. Exemple, un client qui se plaint d'avoir dû payer pour une annulation de cours. Il ne s'est pas présenté à une leçon qui avait été préalablement fixée à l'horaire de l'école de conduite. L'école de conduite doit payer son moniteur pareil, et tout ça, donc là il y a des frais souvent inscrits au contrat, et, bien, des fois, le client ne veut pas reconnaître qu'il avait signé un contrat sur lequel il y avait une pénalité dans ces cas-là.

Alors, c'est généralement les deux plaintes les plus fréquentes qu'on a à traiter, en tout cas que nous, chez nous, on a à traiter, et voilà, c'est... mais rarement des plaintes, là, de conflit. Il peut y en avoir, mais ce n'est pas la fréquence la plus élevée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va? Vous voulez intervenir, Mme Lapointe?

Mme Lacoste (Dominique): C'est que, oui, effectivement, nous aussi, on reçoit ce genre de plainte de la part du public, mais on reçoit aussi des plaintes d'écoles de conduite qui se plaignent d'une autre école de conduite, de leur façon de pratiquer, d'appliquer le cours ou de ne pas respecter les exigences, bon. Alors, ça aussi, c'est le genre de plainte qu'on doit traiter comme mandataire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. La parole est au député de Verchères. M. le député, la parole est à vous.

M. Bergeron: Par courtoisie pour mon collègue de Chomedey, je veux bien lui laisser poser une question sur mon temps.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous remercie. M. le député de Chomedey, par courtoisie, vous pouvez y aller.

M. Ouellette: J'hésite. Merci, ça va être une toute petite. Le CAA, on est habitué de voir à ce que vous recommandiez. Recommandez-vous des écoles par rapport à d'autres?

M. Lapointe (Yvon): Oui, effectivement. Nous, il faut dire qu'au départ il faut que l'école, dans le nouveau... Mettons-nous dans le nouveau contexte.

Une voix:...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Mettons-nous dans le contexte où le cours redevient obligatoire, et on redevient un organisme qui recommande des écoles de conduite, et non plus qui en reconnaît. Au départ, on veut s'assurer que l'école est bien implantée dans son milieu; qu'elle est en

opération depuis au moins deux ans, donc on ne reprendrait pas dans notre réseau une école qui n'a pas une expertise d'au moins deux ans, où on peut vérifier auprès de la clientèle la satisfaction que l'école est capable d'offrir à ses clients; ensuite de ça, bien sûr, donc, on veut s'assurer que les locaux sont conformes. Même si les normes n'exigent pas que ça prend une salle de cours, nous, on l'exige, une salle de cours fermée et non pas une salle de cours où tout le monde voyage durant les cours, et tout ça.

Donc, oui, il y a des règles, je dirais, en plus des règles de base, des exigences de la reconnaissance. Nous, on a ce standard qu'on recherche, parce qu'il faut dire que la prémisse de base de nos programmes de recommandation, quels qu'ils soient, c'est la garantie de satisfaction. Ça veut dire que le membre ou le client qui va dans ces endroits-là, qui a raison de croire que l'entrepreneur n'a pas donné le service pour lequel il était... il a payé puis qu'il est en droit de recevoir, il peut porter à notre attention ce litige, puis, nous, on va regarder qu'est-ce qui se passe. Et, si le client a tort, il a tort; puis, s'il a raison, bien l'entrepreneur doit se raviser. Alors, c'est la base, là, du réseau de réseau de recommandation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Je retourne au député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, merci, Mme la Présidente. C'est... de rien, ça m'a fait plaisir. D'abord, madame, messieurs, bonjour. M. Lapointe, vous serez certainement heureux d'apprendre que je suis un des... comment vous disiez, là... comment vous disiez? Un des 1 050 000 membres de CAA-Québec. Quant à Mme Lacoste et M. Charbonneau, disons que mon ancienneté aux Transports est moindre que celle de Mme la ministre, et puisque l'occasion ne m'a jamais été donnée de participer encore aux activités de votre association impartiale, je n'ai pas le plaisir ou le loisir de vous appeler par votre prénom respectif. N'y voyez pas d'aucune façon un manque de...

Mme Boulet: C'est une belle dame en plus.

M. Bergeron: ...de chaleur dans le propos, là, mais...

Mme Boulet: C'est une belle dame en plus.

M. Bergeron: Oui, oui, tout à fait.

Mme Boulet: C'est une belle dame.

M. Bergeron: Je n'irai pas contester ça d'aucune façon. Alors, merci d'être là. Merci des observations que vous avez faites dans votre mémoire. Merci des réponses que vous avez données aux collègues. C'est évident que ces réponses m'éclairaient également, comme parlementaire de l'opposition, puis que je n'aurai pas besoin de revenir sur ces questions.

Je lisais votre mémoire et je me faisais le constat que c'est probablement un mémoire... il est daté du 25 novembre, il va sans dire, mais c'est probablement un mémoire qui a été rédigé auparavant puis qui a peut-être servi à éclairer le ministère, la SAAQ, quant à la formulation du projet de loi qu'on a sous les yeux puisque les recommandations que vous faites, la recommandation n° 1 et la

recommandation n° 2 sont déjà des recommandations qui sont introduites dans le projet de loi. Donc, il m'est venu à l'esprit que c'étaient peut-être des recommandations qui avaient été soumises préalablement aux autorités du ministère, de la SAAQ, ce qui est bien, en soi, évidemment.

Je veux revenir sur certains éléments. D'abord, lorsque vous dites, dans la recommandation 2: On recommande que le pouvoir de retirer la reconnaissance d'une école de conduite soit exercé de façon exclusive par la Société de l'assurance automobile du Québec. Bon. On a bien compris les raisons pour lesquelles vous faites cette recommandation-là, raisons à ce point pertinentes que c'est effectivement intégré dans le projet de loi n° 69. Puis, de notre côté, on n'a aucune objection à ce que cet article soit amendé... soit adopté tel quel.

Ma question est la suivante: Dans votre mémoire, le directeur du CAA-Québec nous disait que... «Alors que la Société de l'assurance automobile du Québec, avec le retour de l'obligation de suivre un cours de conduite, reprendrait la responsabilité de la reconnaissance des écoles», et là CAA nous annonce qu'elle va plutôt revenir à la source. Est-ce qu'on doit comprendre de cela, parce qu'il n'y a pas de modification autre à la loi originale que celle que vous avez recommandée et qu'on retrouve dans le projet de loi par rapport au retrait de la reconnaissance, mais quant à l'octroi de la reconnaissance... est-ce que j'ai raison de comprendre que l'AQTR va continuer à octroyer la reconnaissance en... avec, ou en collaboration ou en conjonction avec la Société de l'assurance automobile du Québec?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Lacoste.

Mme Lacoste (Dominique): Effectivement, c'est ce qui est prévu dans les discussions qu'on a eues avec la SAAQ, que ce serait le mandataire qui continuerait de recevoir les demandes et, sur la base du dossier de l'école, d'octroyer un certificat. Le problème, c'était simplement au niveau du retrait. Donc, c'est ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Et Mme la Présidente me faisait part d'une préoccupation qui, je pense, est pertinente. Vous avez évoqué tout à l'heure les qualifications que devait rencontrer un instructeur pour pouvoir exercer son métier.

Est-ce qu'il y a des vérifications de nature sécuritaire qui sont faites par rapport aux instructeurs? Par rapport aux antécédents judiciaires, par exemple? Est-ce que, ça, c'est fait aussi? On le présume.

Mme Lacoste (Dominique): Oui. Effectivement, l'école doit démontrer que les candidats, avant même d'admettre un candidat à une formation, l'école doit démontrer qu'il répond aux critères, et les critères d'antécédents judiciaires font partie des vérifications qu'on fait.

M. Bergeron: Excellent.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

● (16 heures) ●

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Quant à votre recommandation n° 1, lorsque vous dites:

«CAA-Québec et l'AQTR recommandent de prolonger d'un an la suspension du pouvoir de reconnaître de nouvelles écoles de conduite à partir de la date d'entrée en vigueur de l'obligation de suivre le nouveau cours de conduite», jusque-là, ça va. Cependant, dans votre texte, vous semblez assumer qu'il est approprié que cette reconduction du moratoire pour un an ou une éventuelle nouvelle reconduction doit se faire par décret.

En quoi est-ce que la façon de procéder prévue par la législation actuelle, à savoir une modification législative permettant la prolongation ou la reconduction du moratoire, ne répond pas à vos attentes? Ou est-ce que ça répond à vos attentes? Est-ce qu'on peut s'en tenir à ce qui est là ou est-ce qu'on doit vraiment passer à cette possibilité pour la ministre de reconduire le moratoire par décret?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. En fait, peu importe la façon dont le moratoire sera reconduit, nous, on pense qu'il doit être prolongé d'un an, alors peu importe la façon, la forme que ça prendra, à notre avis, c'est... Peu importe, en autant que la société et les gens en place, le milieu aura suffisamment de temps pour ce qu'on disait tantôt: intégrer le nouveau programme et les nouvelles règles de reconnaissance et d'exploitation d'une école de conduite. C'est ce qui nous importe, nous.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Même chose pour l'AQTR? Excellent. Je n'ai pas d'autre question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va. Est-ce que vous avez d'autres questions, Mme la ministre? Non?

Je veux remercier CAA-Québec et l'Association québécoise du transport et des routes. M. Lapointe, Mme Lacoste, M. Charbonneau, je vous remercie de votre présence ici. Merci.

Des voix: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 2)

(Reprise à 16 h 9)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux.

Je souhaite la bienvenue à M. Sévigny et M. Blais, Groupe Tecnic 2000 inc. et ConduiPRO. M. Blais et M. Sévigny, vous avez 15 minutes pour présenter votre organisme, et après, nous passerons à la période de questions. Veuillez vous identifier, les personnes qui vont prendre la parole, s'il vous plaît.

Groupe Tecnic 2000 inc. et ConduiPRO

M. Sévigny (Yvan): Merci, Mme la Présidente. Je me... et Mme la ministre et membres de la commission.

Nous sommes très heureux, aujourd'hui, que vous nous permettiez de vous donner nos commentaires concernant le projet de loi n° 69. Donc, je me nomme Yvan Sévigny, je suis le président du Groupe Tecnic, qui est un franchiseur dans le réseau des écoles de conduite Tecnic. Et nous regroupons plus de 80 écoles de conduite; et M. Blais.

● (16 h 10) ●

M. Blais (Réjean): Oui. Bonjour, Donc, bienvenue, tout le monde. Mon nom est Réjean Blais. Je suis directeur général du regroupement coopératif ConduiPRO, lequel... Pour la présentation dans la première partie, je vais laisser mon collègue Yvan de pouvoir mentionner, là, les points soulevés dans le document.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Parfait. M. Sévigny, la parole est à vous.

M. Sévigny (Yvan): Merci. Donc, nous sommes réunis aujourd'hui parce que nous partageons les mêmes problématiques depuis plus de 20 ans. Et nous sommes conjointement solidaires au défi que représente le cours de conduite obligatoire.

En tant qu'intervenants de premier plan au Québec, nous tenons à mentionner dès le départ que le réseau des écoles de conduite Tecnic et ConduiPRO accueillent positivement les modifications proposées au projet de loi n° 69. Nous remercions Mme la ministre des Transports, Mme Julie Boulet, pour ses initiatives et son désir d'améliorer le bilan routier.

Depuis plus de 30 ans, c'est la première fois que tous les intervenants de l'industrie participent activement à l'élaboration d'un nouveau programme de cours de conduite, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec. Nous tenons d'ailleurs à remercier la SAAQ pour cette ouverture d'esprit à l'égard de notre industrie.

Au cours des deux dernières années, à travers les différents comités d'élaboration du nouveau programme de cours, nous avons vite aperçu qu'il fallait aussi aller au-delà de la refonte du programme. Pour réellement améliorer le bilan routier auprès des jeunes conducteurs, il fallait aussi revoir certaines règles pour s'assurer d'une plus grande stabilité de notre industrie. Bien qu'une refonte du programme de cours soit très positive, l'impact serait à peu près nul si certaines problématiques de notre industrie ne sont pas corrigées.

Heureusement, les modifications proposées au projet de loi n° 69 apportent certaines solutions. Cette loi protège la population, donne au mandataire des outils facilitant le travail de retrait des permis en transférant cette responsabilité à la SAAQ. Et finalement, en prolongeant le moratoire, cela permet à l'industrie de s'adapter plus facilement face à ce changement majeur.

Maintenant, regardons les quatre principales modifications proposées à cette loi. Donc, la première étant le retrait de la reconnaissance d'une école qui relèvera dorénavant de l'assurance automobile du Québec. Nous sommes tout à fait en accord avec cette mesure. Évidemment, après avoir exécuté... le mandataire, après avoir exécuté les avis de défaut sans succès auprès d'écoles récalcitrantes, bien, à ce moment-là, le dossier est transféré à la société, qui voit à agir pour la possibilité de retirer le permis, ce qui est tout à fait normal, on est en accord.

Deuxième modification importante: le gouvernement pourra fixer le prix maximum et le prix minimum pour

suivre un cours de conduite. Cette proposition est nécessaire, suite, d'une part, au message véhiculé par certains médias quant au retour des cours obligatoires associés à des prix de 1 200 \$, 1 500 \$, ce qui n'est pas du tout réaliste.

Donc, rappelons que le nouveau programme est composé de seulement trois heures de plus en pratique et de 24 heures de cours théoriques, ce qui peut représenter plus ou moins 250 \$ à 350 \$ d'augmentation. Nous sommes loin du double, tel que rapporté par certains médias. Dans les régions où des écoles sont établies, le prix pourrait se situer dans la fourchette de 750 \$ à 900 \$. Ces prix sont tout à fait légitimes et demeurent bien en dessous des prix des cours de conduite qu'on peut retrouver ailleurs au Canada, aux États-Unis et même en Europe.

Dans les régions plus éloignées telles que la Basse-Côte-Nord, Chibougamau, à titre d'exemple, ce que nous avons parlé précédemment, où il n'y a pas d'école à proximité, le prix maximum de 900 \$ nous apparaît irréaliste. Avant de prendre une décision trop hâtive sur ces prix, nous demandons à la ministre qu'une étude de prix soit réalisée pour tenir compte des particularités régionales, en considérant le nouveau programme de cours.

Nous accueillons favorablement le pouvoir discrétionnaire que se donne la ministre à l'effet de fixer un prix minimum et maximum. Cette mesure protège la population et peut régler, dans certaines régions telles que Montréal, entre autres, des guerres de prix très préjudiciables au bon fonctionnement des écoles. Il est primordial que les écoles ne se retrouvent pas dans une situation de survie si nous voulons améliorer le bilan routier par la formation.

Lors des comités de travail avec la SAAQ et les autres acteurs de l'industrie, nous nous sommes tous mis en accord pour former un comité permanent sur l'industrie des écoles de conduite. Ce comité permanent aurait comme mandat de travailler à l'amélioration du programme d'enseignement, de surveiller les abus et de voir à commander possiblement des études sur... possibilité de contingentement pour l'émission des permis d'école et d'en faire les recommandations voulues à la ministre des Transports.

La troisième modification d'importance, c'est le prolongement du moratoire de un an, et avec la possibilité de le renouveler par arrêté ministériel.

La demande de prolonger le moratoire d'un an nous apparaît un peu court, mais elle est accueillie tout de même favorablement par Tecnic et ConduiPRO, même si l'ensemble de l'industrie, dans des recommandations faites précédemment, aurait préféré un moratoire de cinq ans. Cet appui, par contre, est conditionnel à ce que la ministre puisse prolonger ce moratoire dans un an par arrêté ministériel. Sinon, nous souhaitons un moratoire ferme de trois ans.

Il est trop facile de conclure prématurément qu'avec des cours obligatoires les écoles de conduite feront de bonnes affaires et qu'un moratoire est inutile. C'est une fausse perception qu'il faut absolument corriger. Au contraire, elle permet peut-être à l'industrie de survivre et de se concentrer davantage sur la qualité de l'enseignement.

Il y a deux grandes raisons qui nous motivent à demander un moratoire.

La première, c'est: notre industrie s'apprête à vivre un bouleversement historique des plus importants. La formation de mise à niveau du personnel pour dispenser les nouveaux programmes exige un investissement de 8 % à 12 % de la masse salariale. C'est énorme. Pour la plupart des écoles, cela représente un investissement considérable.

La durée du permis d'apprenti passe de huit à 12 mois. Cette mesure crée un ralentissement au niveau des cours pratiques et peut même provoquer des mises à pied, s'il n'y a pas de moratoire, évidemment.

Le nouveau programme entraîne des modifications aux outils pédagogiques et de gestion de façon importante. Les écoles doivent se munir d'équipements audiovisuels et informatiques dans chaque classe. Les logiciels de gestion, documentation d'information, contrats, papeterie, etc., doivent tous être revus en profondeur. Donc, changement important à ce niveau-là. C'est une première partie.

Deuxième partie, c'est: il y a trop d'écoles de conduite au Québec à l'heure actuelle.

Selon les informations que nous avons pu obtenir de la société et des mandataires, nous arrivons avec quelques statistiques intéressantes qui démontrent une industrie avec beaucoup trop d'écoles, et ce, malgré un retour des cours obligatoires. Il y a présentement 390 écoles — on a de la difficulté à s'entendre sur le nombre exact, là, on n'est pas loin — et, en 2008, il y a eu 111 612 candidats qui ont obtenu un permis de conduire. Toujours en 2008, il y a 66 945 candidats qui ont suivi un cours de conduite, ce qui correspond environ à 60 % des gens qui suivaient un cours. Si on prend le nombre de candidats qui ont suivi un cours de conduite et qu'on le divise par le nombre d'écoles, nous obtenons une moyenne de 171 élèves par école. Selon une analyse financière préparée conjointement avec Tecnic et ConduiPRO, le point mort est situé aux environs de 350 élèves par année par école. Cette information est cruciale. Ceci signifie clairement qu'un grand nombre d'écoles de conduite vivent en situation financière difficile et même précaire.

Nous sommes conscients que le retour des cours obligatoires augmentera le nombre de candidats par école. Cependant, la demande de renouveler le moratoire n'a absolument pas comme effet de réduire la concurrence, mais, bien au contraire, elle peut contribuer à une saine compétition axée davantage sur la qualité de la formation plutôt que sur la survie des entreprises.

Si nous reprenons le calcul d'élèves par école, mais dans un contexte obligatoire, nous obtenons une moyenne de 286 élèves par école au lieu de 171. C'est toujours sous le seuil de rentabilité idéal, mais définitivement plus acceptable. Le maintien du moratoire n'aura pas comme effet de créer des monopoles ou quasi-monopoles, il permettra tout simplement aux écoles d'axer davantage, encore une fois, sur la qualité de leurs services et d'éviter de sabrer dans les prix pour s'attirer des clients.

Par ailleurs, il est important de savoir que contrairement à d'autres industries, il existe très peu de barrières à l'entrée pour démarrer une école de conduite. Historiquement, parce que nous l'avons déjà vécu par le passé, lorsque le moratoire a pris fin en 1995, il y a eu une augmentation subite de 33 % d'écoles de conduite. Donc, nous obtiendrons, si c'était le cas, une moyenne de 215 élèves par école au lieu de 286, comme nous pouvons le voir d'ailleurs dans le tableau 1.

En fait, la vraie question à se poser est la suivante: Pour donner des cours de conduite de qualité, combien d'écoles doit-il y avoir au Québec pour dispenser la formation à environ 111 000 candidats?

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny, je veux juste vous informer qu'il vous reste à peu près

4 minutes. Il me semble que vous m'aviez dit que M. Blais aussi voulait intervenir.

M. Sévigny (Yvan): Non.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je veux juste... Ah! Parfait. Allez-y.

M. Sévigny (Yvan): J'ai juste assez de temps pour finir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y. La parole est à vous.

M. Sévigny (Yvan): Donc, examinons attentivement le tableau suivant, que je suggère peut-être de le regarder lors de période de questions.

Donc, pour continuer l'analyse de notre exemple, l'école qui est seule dans son territoire à former 171 élèves annuellement, dans le contexte actuel, verra son nombre de candidats augmenter à 286. Si celle-ci doit s'adapter à l'arrivée d'un nouveau joueur dans son marché, elle devra logiquement partager ses élèves avec le nouveau con 140 élèves par année.

Cette baisse de clientèle devrait logiquement être compensée par une augmentation des prix, mais nous savons pertinemment que, dans la réalité, cette situation aboutit régulièrement à une diminution des prix de cours et place les écoles dans une situation de survie et de guerre de prix.

Il ne faut pas se le cacher, une école placée en situation de survie n'a pas comme première préoccupation ni l'enseignement, ni le service à la clientèle. Pour survivre, ses propriétaires vont rapidement se tourner vers des méthodes de gestion douteuses qui engendreront des situations de tricherie, de mauvaise foi, d'argent au noir, etc. Nous avons connu exactement ces situations dans le passé, et il ne faut pas répéter les mêmes erreurs. Sinon, les deux années qui ont été mises à repenser le programme risquent de ne pas avoir les effets souhaités.

La quatrième et dernière modification au projet de loi concerne la date d'entrée en vigueur. Nous trouvons que c'est réaliste, que notre industrie peut être prête à faire face au nouveau programme à compter du 17 janvier.

En conclusion, nous aimerions insister sur l'importance de prolonger le moratoire de trois ans, idéalement, ou d'un an, s'il y a possibilité de renouveler par arrêté ministériel. Nous travaillons depuis plus de 20 ans dans une industrie précaire, avec peu de barrières à l'entrée et une clientèle non renouvelable.

C'est une réelle opportunité, avec le nouveau programme d'éducation à la sécurité routière, de pouvoir changer les comportements des jeunes. Mais attention, pour y arriver, il est essentiel de donner un minimum de sécurité financière et de stabilité aux écoles. Il est fondamental de prolonger le moratoire. Par ailleurs, la mise en place de ce programme nécessite des investissements importants pour chaque propriétaire. Et la très grande majorité n'a eu aucune aide financière pour vivre ce changement majeur.

Tel que nous l'avons mentionné, un comité permanent dirigé par la SAAQ veut travailler à l'amélioration du programme de formation, analyser l'évolution de notre industrie, faire possiblement des recommandations à la

ministre, concernant peut-être les prix de cours et même possibilité de contingentement, s'il y a lieu.

Je vous remercie de votre attention. On est disposés à passer aux questions.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Sévigny. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Boulet: Alors, merci, M. Sévigny, M. Blais, merci d'être présents parmi nous. Je pense que c'est un sujet qui nous préoccupe tous. On a à coeur d'améliorer le bilan de la sécurité routière au Québec, puis nous sommes convaincus que cette mesure, pas elle seule, mais qui s'additionne à d'autres mesures qui ont été mises en place déjà et qui vont être mises en place éventuellement également, ça s'additionne, et je pense qu'on fait des gains, on sensibilise nos jeunes qui, je le disais d'entrée de jeu, étaient beaucoup plus touchés par les infractions au niveau de la drogue, l'alcool et de la vitesse au volant.

Donc, nous pensons qu'en les encadrant dans des cours de conduite obligatoires structurés, qui vont vraiment venir les chercher au niveau du comportement, leur expliquer: finalement, ils ont un bolide très puissant entre les mains, puis qu'ils doivent se comporter de façon responsable. Alors, sincèrement, on pense que ça sera un gain, que ça nous permettra de sauver des vies humaines.

J'aimerais juste revenir, M. Sévigny, parce que, je comprends que vous représentez des écoles de conduite, donc vous avez votre vision à vous, là, mais c'est important que vous nous donniez le son de cloche, vous êtes un peu le portrait du terrain. Alors, vous nous dites que 390 écoles, c'est trop au Québec, que ça en prendrait moins que ça et que c'est dans ce contexte-là que le moratoire est d'autant plus justifié. Si je ne me trompe pas, M. Sévigny, c'est à peu près ça, le résumé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): C'est tout à fait exact, Mme la ministre. C'est que, dans un contexte où les cours sont obligatoires, et qu'il n'y aurait pas de moratoire, je veux dire, si on regarde le fameux tableau 1, tantôt, que je vous parlais, c'est ce qui est arrivé en 1995: nous avons eu neuf années de moratoire consécutives, et, en 1995, ça a pris fin. À cette époque-là, pendant ces neuf années-là nous avions 406 écoles. Quand le moratoire a été terminé, ça a augmenté de 33 % à 542 écoles. Donc, c'est énorme.

Et notre crainte... Et actuellement ça a rebaisé depuis une douzaine d'années, que c'est un marché beaucoup plus libre, nous en sommes à 390 écoles, qui y vont un peu comme ça vient. Certaines sont reconnues, d'autres ne le sont pas, et que ce n'est pas des illégaux non plus. Et, s'il y a la même augmentation d'écoles suite... s'il n'y avait pas de moratoire, on se retrouverait, dans le même ratio, avec 518 écoles.

La réalité comptable: plus il y a d'écoles de conduite, c'est une réalité mathématique, plus on devrait charger cher, des cours de conduite, pour y arriver, parce qu'il y a moins d'élèves pour assumer les frais d'administration. Ça, c'est une réalité comptable. Malheureusement, ça ne se passe pas comme ça sur les marchés. C'est que, tout simplement, quand il y a une école de plus qui arrive dans un marché, la clientèle finit par se répartir en deux, et les deux écoles risquent de ne pas être capables de joindre

les deux bouts. Et c'est là que toute la problématique de contrôle, de suivi, se produit. Donc, il y a, selon nous, un peu trop d'écoles actuellement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Sévigny, un moratoire, là, vous nous... En fait, l'objectif du moratoire, c'était pour permettre aux écoles qui sont là de faire une belle transition entre l'ancien cours et le nouveau cours, entre les exigences, la conformité et la formation des gens. Vous comprenez que de mettre un moratoire alors qu'on oblige les cours, qu'on les rend obligatoires, on double, ou presque, peut-être pas doubler, mais, disons qu'on va augmenter de façon importante la clientèle qui va aller dans vos écoles, puis, en même temps, on met un moratoire. Comprenez que c'est... que ça peut être une mesure d'exception pour permettre une transition, mais que, sur une longue période, ça ne se défend pas, ça, parce que c'est comme si on protège un marché ou si on protège un monopole, alors que ce n'est pas ça, l'objectif du gouvernement.

Par contre, sur une année, on pense qu'il y a un besoin, parce qu'il faut permettre cette transition-là, il faut permettre aux gens de s'adapter, à se doter des bons outils pour donner la formation correctement. Mais, est-ce que ça serait, selon vous... Vous nous parlez de trois ans: vous pensez, là, que comme politiciens, ça serait correct de faire ça? Moi, je ne pense pas. Sincèrement, je pense que la population ne pourrait pas comprendre pourquoi on pose un geste, et on protège...

Je comprends, là, que, par les années passées, quand c'était obligatoire, il y a eu un moratoire. Je ne peux pas vous expliquer — je n'étais pas là — quelles ont été les raisons qui ont motivé cette décision-là politiquement, mais, sincèrement, aujourd'hui, je me dis: Je double leur clientèle: déjà, je fais un grand pas. Je pense que je mets plus d'élèves dans les bancs d'école. Mais, en même temps, penser qu'à long terme il y aura un moratoire, ça me semble un peu abusif, si je puis dire comme ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

● (16 h 30) ●

M. Sévigny (Yvan): M. la ministre, je suis d'accord avec vous. Et c'est la raison pour laquelle, au début, nous avons appuyé l'idée que le moratoire soit là pour un an, et avec une possibilité que vous puissiez le renouveler, si nécessaire, une autre année, et ainsi de suite.

Notre objectif: nous ne visons pas à maintenir notre industrie, d'année en année, avec un moratoire ad vitam aeternam, absolument pas. Ce que nous disons, et ce que nous souhaitons, c'est de regarder le nouveau programme, analyser la situation de l'industrie, comment ça va se passer dans notre prochaine année. Et, encore une fois... Vous savez, moi, je suis un franchiseur. Ce n'est pas une mesure populaire pour un franchiseur que de dire: On parle de limiter les permis. C'est même contre nature. Par contre, s'il s'ouvre plein de nouvelles écoles, on a un problème.

Donc, dans ce sens-là, on se dit: Regardons aller, mettons ça un an, analysons avec le comité permanent où on va, et on verra, peut-être par des études, une étude sérieuse sur les prix et sur le marché puis la réalité vraiment des écoles: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu éventuellement

d'avoir un standard pour une école, c'est quoi, une école, et de le fixer, et peut-être même de parler de contingentement, possiblement. Aujourd'hui, je ne vous demande pas un contingentement. Je vous dis: Il y a un moratoire pour un an, puis l'industrie, on regarde ça. C'est peut-être un peu court. Et je comprends la problématique que vous avez. Donc, on peut commencer avec un an, puis on renouvellera. Peut-être que M. Blais... Je ne sais pas si vous avez...

M. Blais (Réjean): Bien, si vous me permettez, madame...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Blais.

M. Blais (Réjean): Oui, Mme la Présidente. Dans le contexte où ce qu'on a vraiment, puis je suis dans le domaine depuis 31 ans, pour vraiment voir des périodes où ce que vraiment, les situations où les fins de mois sont très difficiles, et pourtant, on est dans un contexte ou ce que j'ai vécu dans l'obligation et dans un contexte non obligatoire, et on a vraiment une problématique.

Problématique parce qu'on est limités avec une clientèle qui n'est pas toujours facile à avoir, hein, c'est des étudiants, donc c'est après l'école. On a une difficulté à mettre en place du personnel qui va être stable, qui va vouloir faire 40 heures semaine, ce n'est pas toujours facile. Et, à ce moment-là, il y a des coûts à ça. On ne peut pas assumer une entreprise, dire: On rouvre seulement que le soir. Le client veut appeler dans la journée pour avoir de l'information. Donc, ça devient une situation un peu plus difficile.

Une étude pourrait nous aider à faire saisir qu'est-ce que l'école de conduite a des besoins, répondre à ces besoins-là puis arriver à ce moment-là à dire: Bien, pour qu'ils puissent avoir une rentabilité, qu'on puisse avoir vraiment avoir un service de qualité, bien ça prend un minimum d'élèves pour y arriver. Et, à ce moment-là, on pourrait être capables de justifier, et c'est pour ça que la période de un an pourrait suffire pour peut-être mettre en place l'étude nécessaire pour apporter ces informations-là puis dire: Bien, lorsqu'on arrive dans un secteur...

Parce que, n'oubliez pas, il y a de la population qui ont besoin d'avoir des services. J'ai des membres dans un secteur, entre autres Baie-Comeau, pour aller desservir Fermont, il y a cinq heures de route pour aller donner des cours. Et les gens de Fermont ont aussi le droit d'avoir une formation, mais, écoutez, on ne peut pas penser que, dans un an, là, deux écoles vont se retrouver à Fermont. C'est même impossible d'en faire opérer une; ça fait qu'il va falloir trouver des moyens de déplacement, d'agencement au niveau du programme de cours pour que ces services-là puissent être offerts dans ce coin-là.

Et c'est pour ça que ce n'est juste de dire autour d'une table: On établit que ça ouvre un 900 \$ ou 800 \$, ou 1 000 \$. Je pense qu'il faut être capable de savoir qu'est-ce que ça coûte se déplacer aujourd'hui, parce que Dieu sait que la province est très grande, puis déplacer un véhicule sur les routes aujourd'hui, c'est très dispendieux. Et, si on lance des prix, puis l'école, bien elle ne veut plus donner le service, on essaie d'en trouver, ils ne veulent pas, on n'est pas mieux non plus. Ça fait qu'il faut aussi penser à ces situations-là. Et c'est pour ça qu'on pourrait même avoir une étude qui ferait un partage entre des régions très

éloignées, régions rurales, régions urbaines, et ça nous donnerait un portrait plus réaliste avant de prendre une décision, pour dire: Bien, est-ce que le moratoire, on en a besoin encore si on établit ces choses-là? Est-ce qu'on a besoin d'avoir à établir un certain nombre d'écoles dans un secteur pour une population, en s'assurant que la qualité des services est donnée aussi?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Dans votre mémoire, vous mentionnez qu'une refonte du programme de cours, c'est très positif, mais que l'impact sera nul si certaines problématiques de votre industrie ne sont pas corrigées. Est-ce que c'est des éléments que vous avez soulevés, là, depuis le début de votre présentation ou il y a d'autres choses, d'autres problèmes que vous aimeriez nous faire part, puis, à tout le moins, qu'on pourrait peut-être regarder pour des décisions ultérieures? Y a-tu des éléments que vous aimeriez... y a-tu des problèmes qui sont très criants puis qui ne semblent pas avoir été répondus dans l'approche du nouveau cours? Je ne sais pas. Est-ce qu'il y a des éléments que vous aimeriez porter à notre attention?

J'ai M. Collette de la SAAQ, ici. Je suis certaine qu'il est très attentif, puis qu'il peut peut-être apporter des solutions positives aux éléments que vous allez soulever. Alors, y a-tu quelque chose, là, qui traîne depuis longtemps, qui est un problème puis qu'il n'y a comme jamais été réglé? C'est-u parce qu'il y a quelque chose de particulier? C'est-u dans ce sens-là qu'on peut lire ce texte-là dans votre mémoire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Pas du tout. On ne sortira rien des placards, Mme la ministre.

Mme Boulet: Non?

M. Sévigny (Yvan): Non. Regardez bien. Je veux dire, dit rapidement et simplement, nous avons — M. Collette d'ailleurs aussi, je pense, qu'il y était à l'époque — on a une expérience d'avoir vécu pendant de nombreuses années dans un contexte où les cours étaient obligatoires. Et on a connu cette problématique-là, et là ça revient. Bon.

Le problème, c'en est un tout simplement d'avoir une bonne gestion sur le contrôle des écoles pour que les écoles respectent les standards, les normes, et ainsi de suite, et, à ce titre-là, je sais que Mme Lacoste de l'AQTR a bien l'intention de le faire. Donc, si les règles du jeu sont respectées et si on ne se retrouve pas avec une école avec des moyennes de 50, 75 élèves par école, qu'il est impossible à joindre les deux bouts, bien ça peut devenir vivable. Mais, si on ne contrôle pas le nombre d'écoles...

Il faut peut-être penser un peu à l'industrie du taxi: un homme, sa voiture personnelle qui lui sert pour son travail, puis il va travailler. Bien, c'est un peu là-dedans qu'on est confrontés actuellement, particulièrement à Montréal. Les écoles qu'on faisait allusion, c'était un peu ça. Et ça, c'est tout du monde qui aurait souhaité avoir peut-être un permis. Il y en a qui vont se qualifier, mais c'est où que ça arrête, le nombre d'écoles de conduite.

C'est ça qu'on ne sait pas. Et ce n'est pas parce qu'on refuse la compétition, c'est tout simplement qu'il faut l'équilibrer, sinon, quand les écoles sont en situation de survie, on n'atteindra pas les objectifs voulus.

Mme Boulet: Merci, M. Sévigny. Je vais laisser la place à mes collègues qui ont également des questions à vous poser.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci beaucoup. Vous avez touché à certains points, là, qui vont servir à répondre à la question, de toute façon. Depuis ce matin, on entend... on entend ce que j'appellerais, moi, parler de la tentation de rogner sur la qualité des services et de la formation qui... Vous avez caractérisé, vous, dans votre exposé et vous venez d'en parler encore, vous avez caractérisé ça à cette question de vivre en mode survie. Et je vais lire juste un paragraphe de votre texte à la page cinq, vous dites: «Nous sommes conscients que le retour des cours obligatoires augmentera le nombre de candidats par école. Cependant, la demande de renouveler le moratoire n'a absolument pas comme effet de réduire la concurrence mais bien au contraire, elle contribue à une saine compétition axée davantage sur la qualité de la formation plutôt que la survie des entreprises.»

Et probablement pour les besoins de la présentation, vous nous avez fait tantôt quelque chose de peut-être un peu caricatural, c'est-à-dire que tous ceux qui n'étaient pas en mode survie étaient vertueux et tous ceux qui étaient en mode survie étaient des tricheurs. Je simplifie évidemment. Vous avez été caricatural parce qu'on sait que la réalité n'est pas tout à fait comme ça. La réalité, c'est, souvent, ça dépend de l'éthique de chaque individu, de chaque groupe, puis il y a des gens qui sont en mode survie qui arrivent ou qui n'arrivent pas et qui ne vont pas... Je comprends la tentation est plus forte quand ça va mal, mais, d'une façon générale, le tricheur existe autant dans ceux qui vont bien que dans ceux qui ne vont pas bien, puis les gens qui ont de l'éthique, il y en a partout.

Et donc, à ce moment-là, la question qui se pose, et vous venez d'y toucher juste avant en disant que vous souhaitez avoir un bon contrôle sur les écoles pour le respect des standards, et que vous souhaitez, et que vous pensez que l'AQTR va faire un effort, la question du contrôle devient la question fondamentale. C'est-à-dire que, quel que soit le nombre d'écoles et l'économie qui est la nôtre pour... de compétition pour jouer son rôle, bien, quand quelqu'un n'arrive plus à survivre, bien il ferme puis il y a quelqu'un d'autre qui prend la clientèle. Mais ceci doit être juste, et, pour que ce soit juste, et c'est ce que j'entends depuis ce matin, il faut que les écoles soient soumises aux mêmes conditions, aux mêmes critères de qualité et que ceci soit contrôlé, parce que, si ce n'est pas contrôlé, bien il me semble que c'est ça qu'on a écrit depuis ce matin.

Il y a un certain nombre de choses qui vont changer. Le moratoire permet de faire un ajustement, mais à long terme. Ça ne peut pas être la solution, parce que ce n'est pas notre modèle économique de planifier pendant des années tout ce qui va se passer sur le plan de l'économie.

Alors, ma question, c'est: Qu'est-ce que ça veut dire, ça, avoir assez de contrôle, et comment vous pensez

que ça va arriver? Est-ce que ça a des chances de fonctionner? Puis je ne mets pas en cause la capacité de l'AQTR de faire du bon travail, mais il reste que le contrôle dans une industrie que vous connaissez... vous connaissez le niveau d'éthique qui existe — je suis sûr qu'il y en a un — mais à quel niveau se situe-t-il? Ça, vous le savez mieux que nous. Est-ce que des contrôles seront suffisants une fois qu'on aura eu un moratoire d'un an, peut-être un peu plus si nécessaire? Est-ce que des contrôles seront suffisants pour nous assurer qu'il y aura une saine compétition basée sur la qualité des services — et c'est ce que vous souhaitez, vous l'écrivez — plutôt que basée sur un mode survie?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.
● (16 h 40) ●

M. Sévigny (Yvan): Je vais donner une partie de la réponse et je vais passer la parole ensuite à M. Blais aussi qui pourra réagir à votre question.

Écoutez, là... effectivement, il y a toute une question d'éthique qui est en cause. Comment on fait pour le contrôler? Je vous avoue que les mandataires ou le mandataire à cette préoccupation-là et doit y arriver. Nous, vu de nos yeux, moi, en tant que franchiseur, ce que je constate de notre industrie, c'est que, si nous avons ce que j'appelle une école artisanale, ce n'est pas nécessairement mauvais, une école artisanale, un individu, une école puis qui n'a, pour ainsi dire, pas d'employés, si les fins de mois sont difficiles, c'est trop facile tricher. Donc... et, s'il y en a plusieurs autour, c'est ce qui fait qu'on devient dans un carcan suicidaire et c'est ce que nous vivions à l'époque quand c'était obligatoire. Et la Société de l'assurance automobile à l'époque a déréglementé, mais, avant, il y a eu neuf années de moratoire.

Donc, ce que nous disons, c'est qu'on souhaite que les entreprises soient un peu plus importantes. On souhaiterait que nos entreprises d'écoles de conduite en général puissent monter d'un cran et d'avoir un peu plus d'employés, de façon à ce que ce soit géré comme une entreprise avec employés plutôt qu'artisanale. Dans ce sens-là, il y a peut-être plus de chances qu'il y ait moins de tricherie. Ce n'est pas parfait encore. Ça, c'est bien évident. C'est un peu la réponse que je pourrais vous donner. Je ne sais pas si M. Blais a... C'est une question très délicate tout de même.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Blais.

M. Blais (Réjean): Oui. Merci, Mme la Présidente. Remarquez bien, oui, c'est un fait, lorsqu'on a connu la déréglementation, on a vu même des entreprises dans plusieurs régions vouloir se partir une école de conduite sans être accréditées même par un des organismes à l'époque. Et ces gens-là donnaient de la formation... c'était invraisemblable, ce qu'on pouvait avoir comme formation. Et on exigeait d'avoir un terrain, exemple, pour des cours de moto, dont c'est obligatoire depuis le retour en 2000, et des écoles donner de la formation dans un champ. Tu sais, il faut avoir au moins un milieu plus naturel qui est la route que d'avoir à donner une formation au travers d'animaux, faire des... montrer des changements d'huile dans la ferme. Tu sais, je veux dire, ces gens-là, là, ça n'a pas de souci au niveau qualité et c'est, pour eux autres, normal de donner une formation de même.

Et ça, bien, c'est toujours le risque de voir la personne qui, pour lui, considère que c'est la façon

sécuritaire de montrer. Mais, sur la route, on a plus une réalité. D'ailleurs, quand on a embarqué de la formation, à l'époque, pratique sur route, ça a été un petit peu réticent, mais tout le monde est bien content aujourd'hui d'avoir des motocyclistes qui font de la route. Mais, en auto, c'est la même chose: c'est sur la route qu'on a besoin de les emmener, dans un contexte plus réaliste que de circuler autour d'un bâtiment et de faire en sorte que la formation s'en tienne là.

Parce qu'il y a toujours une question de dépenses et on est toujours assujettis à des augmentations de prix de carburant, comme toute entreprise qui a des véhicules sur la route. Et, à ce moment-là, bien, si l'entreprise est serrée en fin de mois, bien, pour ne pas trop dépenser de gaz, on va rester... Ferme ton moteur. Puis c'est vrai qu'on tombe plus écologiques, mais le véhicule ne roule pas. Ça fait que son expérience a été stable, mais toujours à peu près dans le même secteur, puis on ne va pas trop loin. Va pas sur les autoroutes, ça dépense trop. Donc, c'est le moins de kilométrage possible. Tout est calculé à ce moment-là pour que ce soit le plus économique possible.

Mais c'est le client... mais, le client, lui, à la fin, il va peut-être avoir la possibilité de se comparer avec un autre étudiant qui l'a suivi, mais il l'a suivi, son cours, il est trop tard. Il ne peut pas se reprendre sur un autre cours parce que ça... son cours est terminé. Ça fait que c'est pour ça que c'est difficile même pour un client à 16 ans, oubliez pas, hein, d'évaluer la qualité de son cours. Lui, l'objectif qu'il veut, c'est son permis de conduire. Ça fait que, s'il a été satisfait d'avoir son permis puis que ça a bien été dans son processus, même si ça n'a pas rempli les compétences qu'on cherche à avoir avec le nouveau programme, il va être satisfait puis il ne se plaindra pas. Il va acheter ce cours-là.

J'ai été témoin d'école où à laquelle, tu sais: Ah! Tu n'as pas besoin de la suivre. Tu n'as pas besoin de faire ça. Tu n'as pas besoin de faire ça. Mais c'est une concurrence difficile pour l'école qui, elle, s'en tient à respecter ces règles-là.

Est-ce que les outils qu'on a en place seront améliorés? J'espère, avec le nouveau programme, pour dire qu'il va falloir que l'organisme accréditeur soit habilité avec des bons outils pour vraiment vérifier ces choses-là. Bien là, à ce moment-là, à partir du moment que ça va être stable, l'industrie va connaître les règles du jeu, ça va s'appliquer, je peux vous dire qu'il y a bien des choses qui vont peut-être tomber aussi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur le...

M. Blais (Réjean): Ça fait que, pour quelqu'un qui veut se lancer dans l'affaire, il va savoir vraiment les règles. Tandis que, là, ça semble être facile pour bien du monde. Une voiture puis une affiche, un numéro de téléphone, puis on donne des cours.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député d'Orford. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Je suis inquiet un peu, là. Je vous écoute depuis tout à l'heure, là... là, «un manque d'éthique», «manque de rigueur», «tricherie», «argent au noir». À matin, on nous a dit qu'il y avait des gens qui profitaient du système à des places.

Comment je peux être sûr, là... j'ai des enfants qu'il va falloir qu'ils suivent des cours de conduite, comment je peux être sûr que...

Mme Boulet: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Non, mais c'est ça pareil. Il y a bien du monde qui nous écoute, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...

M. Ouellette: Il y a beaucoup de monde qui nous écoute après-midi. Comment est-ce que je peux être sûr que, 24 heures de théorie, 15 heures de pratique, un, je vais vraiment l'avoir? Deux, que la qualité de l'enseignement que... Si on montre ça en 24 heures de théorie puis 15 heures de pratique, c'est parce qu'on pense que nos enfants vont en avoir besoin et que ça va bénéficier à tout le monde quand ils vont conduire puis qu'ils... on a peut-être... on améliore nos chances de ne pas les voir la fin de semaine dans les journaux du lundi. Bon. Je ne voudrais pas me faire dire qu'à des places, si tu connais quelqu'un, là, ça va te coûter tant puis tu vas avoir ton permis, ton accréditation, tu vas pouvoir aller chercher ton permis. Je ne voudrais pas me faire dire ça, là, O.K.? Puis si jamais vous avez des noms, je vais vous donner le numéro de l'opération Marteau, comme j'ai fait à matin.

Mais il y a quelque chose qui m'a, il y a quelque chose qui m'a indisposé un peu, à matin, parce qu'on a parlé de subvention puis on a parlé de programme d'Emploi-Québec, et j'ai eu l'impression qu'à des endroits il y a des écoles de conduite qui utilisaient les services d'Emploi-Québec à leur avantage ou essayaient de contourner la rigueur du système en mettant du monde en chômage pour bénéficier de subventions. J'ai eu cette impression-là. Assez que j'ai donné le numéro de l'opération Marteau que je peux répéter pour le collègue de Verchères, ça va me faire plaisir. Mais je ne voudrais pas, là, que les gens qui nous écoutent aient cette impression-là que, dans le milieu, ça fonctionne comme ça ou qu'il y a une apparence de fonctionnement qui pourrait ressembler à ça.

Je ne sais pas, pour Emploi-Québec, si vous avez... vous avez eu vent ou vous avez des explications en ce qui touche à ça, ou si certaines des écoles que vous avez ont déjà bénéficié des services d'Emploi-Québec. J'aimerais ça vous entendre là-dessus. Puis après, je vais revenir sur les statistiques de l'AQTR pour Laval, parce que là, j'ai compris que la mine d'or est à Laval. Je vais vous expliquer ça tantôt.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Oui. Concernant Emploi-Québec, le contournement de système, ça, je ne suis pas du tout au courant de ça. Par contre, à l'intérieur de notre réseau, nous avons, nous nous sommes donné, en tant que franchiseur, le mandat de bâtir un dossier pour l'ensemble des écoles de conduite de notre réseau et... leur expliquant qu'il y avait possiblement des crédits ou enfin des budgets de formation disponibles, et on a encouragé l'ensemble de notre réseau à faire une demande de subvention. Il y en a quelques-uns qui ne s'en sont même pas préoccupés, et la majorité ont fait une demande dans leur région, parce que tout ça, c'est régional.

Certains ont obtenu des subventions, certains ont obtenu 75 % du coût de la formation, d'autres ont obtenu ça plus 75 % du salaire, et d'autres n'ont rien obtenu. Je veux dire que ça s'est joué par région en général, et ce que j'ai compris des normes d'Emploi-Québec, c'est qu'on est comme sur la ligne. Quand vient le temps de décider d'attribuer des budgets, règle générale, ce qu'on me disait après, parce que j'ai dû essayer de plaider pour certaines de nos écoles qui n'obtenaient pas les budgets, ce qu'on nous disait, c'est: Quand il s'agit d'une formation obligatoire, il n'y a pas de budget pour ça. Par contre, selon les régions, il y a une possibilité d'analyser, selon ce qui leur reste de budget disponible, de voir, s'ils ont l'esprit peut-être plus ouvert, s'ils ont des budgets un peu plus, ils peuvent peut-être louvoyer un peu là-dedans pour dire: Oui, c'est possible. On peut y aller puis on va subventionner, puis d'autres ont dit non.

Donc, à l'intérieur de notre réseau, il n'y a pas eu... Ceux qui se sont fait dire non évidemment étaient peut-être déçus, mais ça n'a pas créé d'émoi outre mesure. Je sais qu'il y en a peut-être une, école, qui a été voir le député de sa région, mais par contre, je n'ai pas eu vent de la possibilité de congédier du personnel, les faire former par un budget, une subvention personnelle qu'ils obtenaient. Ça, moi, je ne suis pas au courant de ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Mon collègue de Verchères me souffle, il veut un nom, là. Vous avez avancé qu'il y avait un député, là. Ça fait que là... Non, non, laissez faire le nom.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Avez-vous une question, M. le député?

M. Ouellette: Oui, oui, j'ai encore une autre question. Vous me dites qu'on a un peu louvoyé. Vous me dites aussi, là, que, selon vous, à la lumière des informations que vous possédez, là, on n'a pas facilité, dans vos franchisés ou dans vos écoles, l'obtention de ces budgets-là en aidant à nos employés, là, en les mettant sur le chômage ou autrement, pour bénéficier de ça, là. Ce n'est pas à votre connaissance, ça, ce genre de chose là, là.

M. Sévigny (Yvan): Exact.

M. Ouellette: O.K. On revient à Laval.

M. Sévigny (Yvan): Je suis de là, de Laval, d'ailleurs.

● (16 h 50) ●

M. Ouellette: Oui. Là, je regarde les statistiques fournies par Mme Lacoste de l'AQTR, tantôt: 15 écoles de conduite à Laval; 155 moniteurs, personnel enseignant, 155; 671 étudiants par école. C'est le Klondike. Ça, ça veut dire qu'à Laval, là, tous les riches sont là au niveau des écoles, qu'ils font de l'argent comme de l'eau, parce que je reprends votre critère de tantôt, à 286 à 300. Moi, j'étais sous l'impression qu'à Laval je devais augmenter le nombre des écoles. Ce n'est pas ça, vous êtes en train de me dire que ça prend un monopole et qu'il faudrait que je diminue ailleurs pour que tout le monde puisse vivre. Je comprends-tu correct?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Ouellette: C'est-u ça que vous me dites, là, à Laval? Parce que la prochaine question, je vais vous le demander, là: Vous en avez combien, de ces 15 écoles là, à Laval?

M. Sévigny (Yvan): Bien, je peux commencer par celle-là, si vous voulez. Laval: une, deux, trois, quatre, cinq, six ou sept, là. Écoutez, j'ai 18 succursales en tout, là.

M. Ouellette: O.K.

M. Sévigny (Yvan): Je dois vous avouer que, sans vouloir mettre les chiffres en doute, un, que je n'ai pas eus, là, vous me donnez ça rapidement, là, et ils ne sont... pas été analysés. Il est possible aussi qu'on inclue là-dedans les élèves moto, tandis que dans les chiffres que, moi, je vous ai donnés, je ne parle que d'élèves qui ont suivi des cours automobile. Ça peut donner des chiffres différents si on a inclus là-dedans les élèves de moto.

Je veux dire, écoutez, tout est une question de démographie, hein. Il y a des secteurs... Si on suit un peu la démographie puis l'âge de nos... les quantités d'adolescents qu'on va avoir dans les régions, je pense qu'actuellement la couronne nord de Montréal est privilégiée par rapport à d'autres régions. Donc, c'est peut-être normal qu'il y ait un ratio de plus d'élèves par école dans ces régions-là que d'autres, tout dépendant de la démographie.

M. Ouellette: Oui.

M. Sévigny (Yvan): Je ne sais pas si je réponds bien à votre question.

M. Ouellette: Je reviens avec une sous-question. Admettons que ces chiffres-là... Prenons pour acquis que ces chiffres-là pourraient être du domaine du possible. À 600 élèves par école, ça assure la rentabilité de l'école sans aucun doute, et, à 155 membres du personnel enseignant pour 15 écoles, ça vous donne l'opportunité de faire de la formation continue quasiment 16 heures par jour, si je suis bien, là, le... J'essaie de voir la dynamique, là.

M. Sévigny (Yvan): C'est sûr qu'au nombre d'élèves que vous parlez, moi, je ne me plaindrais pas, là.

M. Ouellette: O.K.

M. Sévigny (Yvan): Ça, on est d'accord là-dessus. Par contre, savez-vous, moi, ce que j'en conclus, de l'ensemble de ces chiffres-là, en incluant peut-être les chiffres que nous avons donnés? Je pense que ça démontre hors de tout doute l'importance de faire une analyse sérieuse de notre industrie. Moi, c'est la réponse que je pense qui est la plus plausible.

Je peux avoir un doute sur certains chiffres que j'ai là, non pas que je les aie inventés. J'ai pris ce que je pouvais avoir, et je suis assuré que l'AQTR est partie avec ses chiffres. Autant nous qu'eux, là, ce n'est pas une étude extraprofessionnelle faite par des professionnels, et ainsi de suite, je ne penserais pas, et c'est peut-être ça qu'on est... On est peut-être rendus là. Je veux dire, si nous avons des écoles au Québec à 150 clients en moyenne par école,

moi, je vous assure qu'on a un problème dans notre industrie. Ça, c'est hors de tout doute. Si on en a 500 en moyenne par école, on fait des bonnes affaires. Je veux dire, c'est ça, la réalité. À ce moment-là, on verra à mettre le prix.

Et je l'ai dit tantôt, puis c'est important de s'en rappeler: plus il y aura d'écoles, plus le prix devrait être élevé pour assumer les frais d'une école. Parce que ces écoles-là auront moins d'élèves, donc les frais d'administration sont répartis entre moins d'élèves. Moins il y a d'écoles, il y a des économies d'échelle, hein, je veux dire, je pense que je suis bien placé pour... Excusez-moi, j'ai pris trop de temps?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, ça va.

M. Sévigny (Yvan): Oh, O.K.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais passer la parole au député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Alors, messieurs, bonjour. D'abord, M. Sévigny, je vais finir par croire que je suis en pays de connaissance, vous serez heureux d'apprendre que je suis un diplômé de Tecnic. Parce qu'à mon époque, pour reprendre une expression de ce matin...

Une voix: ...58...

Une voix: Ça doit faire longtemps.

M. Bergeron: ... pour reprendre une expression de ce matin qui était adressée à notre collègue de Chapleau, à mon époque, les cours étaient obligatoires, et j'ai suivi mon cours chez Tecnic, et j'ai l'impression de n'être pas un très mauvais conducteur. Peut-être que mon adjointe n'a pas nécessairement le même... la même... la même opinion, puisqu'il arrive à l'occasion que nous ayons à voyager ensemble, mais il n'en demeure pas moins que je pense que vous avez fait quand même une pas pire job avec moi. Alors... et il semble que notre recherchiste, Mme Fiset, soit également une diplômée de Tecnic. Alors, M. Blais, bonjour.

Une voix: ...

M. Bergeron: Alors, non, ça date certainement de moins longtemps, c'est probablement... ce n'était probablement pas obligatoire, à l'époque.

Des voix: ...

M. Bergeron: C'était obligatoire à l'époque?

Une voix: Oui, oui, oui.

M. Bergeron: Bon, voyez-vous.

M. Ouellette: Mais M. Collerette était déjà là, lui, quand c'était obligatoire, à l'époque.

M. Bergeron: À l'époque. Écoutez, je comprends de votre mémoire, fort bref, que vous êtes, pour ainsi dire, en accord avec toutes les dispositions du projet de loi n° 69.

Donc, j'ai peu de commentaires à formuler à l'égard des points 1, 2 et 4, puisque je suis plutôt d'accord aussi avec ces points. Vous ne vous surprendrez pas, en entendant... en ayant entendu mes interventions précédentes, que je ne sois pas nécessairement d'accord avec votre point n° 3, aux observations que vous avez faites au point n° 3.

Je pense que votre mémoire a, à tout le moins, le mérite d'être clair. On a laissé tomber les inhibitions, on dit clairement les choses tel qu'on souhaite qu'elles soient comprises. Depuis ce matin, on était un peu dans le non-dit lorsqu'on parlait du moratoire; là, c'est dit clairement. Vous souhaitez un moratoire de trois ans. Ce matin, on nous a dit, et cet après-midi, on nous a dit que un an, ça devrait normalement être suffisant. Vous, vous nous dites clairement: Trois ans, ce serait l'idéal, et, si ce n'est pas trois ans, il faut qu'on puisse éventuellement le renouveler.

Maintenant, je m'intéresse... je m'arrête quelques instants aux arguments que vous invoquez pour soutenir le fait qu'on puisse avoir un moratoire de trois ans. Vous dites: «D'abord, les écoles de conduite s'apprennent à vivre un bouleversement historique des plus importants.» Je comprends que le bouleversement est important, je me suis surpris que, venant du groupe Technic, on ait le sentiment que ce soit un bouleversement très important, dans le sens où c'est une école bien établie, qui était là à l'époque où c'était obligatoire, qui a passé toute la période où ce n'était pas obligatoire, puis qui va revivre la période où c'est obligatoire. Donc, je me suis surpris qu'on voit là un bouleversement, mais je comprends effectivement qu'il y a tout un changement à effectuer au niveau du cours, au niveau de la formation, des instructeurs, puis qu'effectivement ça nécessite des ajustements, ça, je suis d'accord avec ça.

Est-ce que ça prend des ajustements qui vont s'étaler sur trois ans? Moi, je pense que la demande de trois ans a bien davantage un lien... est davantage en lien avec votre deuxième point qui est que clairement, selon vous, il y a trop d'écoles au Québec et que, si on a un moratoire de trois ans, ça va protéger le marché pendant au moins trois ans, puis, après ça, on verra.

J'ai essayé de suivre... j'ai essayé de suivre les méandres de votre raisonnement à plusieurs égards. À la page 6, vous disiez: «Si celle-ci doit s'adapter à l'arrivée — on parle d'une école — d'un nouveau joueur dans son marché, elle devra logiquement partager ses élèves avec le nouveau concurrent.» Ça, cette petite phrase là, qui a l'air tout à fait anodine, mais qui a toute son importance, c'est, en quelques mots, ce que c'est que la concurrence, ce que c'est que la compétition dans notre système économique. Le même raisonnement pourrait s'appliquer pour une communauté où il n'y a qu'un seul magasin de jeans, puis qui en arrive un deuxième. C'est sûr que c'est moins drôle pour celui qui était là puis qui avait l'ensemble de la clientèle. Le même raisonnement pourrait s'appliquer à une communauté où il n'y a qu'un restaurant. Le moment où il en arrive un deuxième, c'est sûr que c'est moins drôle pour celui qui était bien établi puis qui était tout seul dans le marché.

Mais ce que je comprends de ce que vous me dites, c'est que le restaurant qui était là, compte tenu du fait qu'il y a moins de clientèle, il pourrait vouloir couper sur les frais... sur les coûts d'opération, puis peut-être servir de la viande de moins bonne qualité, mais qui lui aura coûté peut-être un peu moins cher, pour réussir à rentrer dans son argent.

Je pense que le député d'Orford a bien fait de souligner qu'il y a des... il y a des... il y a des gens qui sont tricheurs, qu'ils aient de la difficulté à arriver, puis il y a des gens qui sont tricheurs, même s'ils sont, excusez-moi l'expression, mais dans le «gravy» par-dessus les oreilles. On l'a bien vu dans le dossier des... des marchés financiers ces derniers jours, là, ce n'est pas parce que ça va nécessairement mal qu'on devient tricheur, ce n'est pas parce que ça va bien qu'on n'est pas tricheur; la démonstration est faite.

Puis là je regardais votre tableau, puis je me disais qu'il y avait peut-être une transposition un peu abusive: vous avez fait... vous avez fait le constat qu'après que le cours ne soit plus obligatoire, qu'on n'ait plus exigé que le cours soit obligatoire, donc en 1997, il y a eu 33 %... une augmentation de 33 % du nombre d'écoles. Puis, vous appliquez le même pourcentage en 2010, alors que le cours va redevenir obligatoire. Sauf tout votre respect, j'ai comme l'impression que la transposition est un peu abusive, dans ce sens où on parle de deux situations complètement différentes, puis qu'on ne peut évidemment pas en arriver à un résultat comme celui-là de façon théorique, en se disant: Bon, on va appliquer l'augmentation qu'on a vécue en 1997 lorsqu'on a changé de régime. Là, comme on change de nouveau de régime, on devrait vivre une augmentation semblable. Ça ne m'apparaît pas soutenable comme argument.

Alors, toujours est-il que, moi, j'ai eu l'occasion de l'exprimer, la ministre l'a fait également il y a quelques instants, j'ai un problème avec l'idée qu'on veuille reconduire le moratoire simplement dans le but de protéger un marché. On ne le fait pas pour d'autres secteurs d'activité, il n'y a pas de raison en soi qu'on le fasse pour ce secteur d'activité particulier. Je comprends qu'il y a peut-être un besoin de mieux connaître la dynamique de l'industrie, puis que conséquemment la décision de prolonger ou non le moratoire pourra s'appuyer sur les résultats de cette étude. Ça, jusque-là, je n'ai aucun problème avec ça. Là où j'ai peut-être un questionnement, c'est que vous êtes d'accord avec l'idée que le moratoire puisse être reconduit seulement pour un an, à condition que la ministre ait le pouvoir par décret de le prolonger ultérieurement.

Ma question fort simple: Est-ce que ce qui vous importe au fond ce n'est pas simplement de pouvoir prolonger le moratoire si besoin était, que ce soit par décret par la ministre ou, comme c'est déjà prévu dans la loi, par une modification législative à ce moment-là qui ferait intervenir l'ensemble du Parlement?

● (17 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Au départ, le moratoire d'un an, c'est un minimum. Et encore une fois nous sommes très conscients qu'un moratoire c'est une mesure temporaire; ça ne doit pas être renouvelé indéfiniment et de façon indéfinie. Ce que nous disons, le temps que le nouveau programme s'implante, pendant cette période-là, il faut voir comment ça va aller, comment ça va se vivre dans notre industrie, comment la compétition va se vivre, comment le contrôle va se faire. Et, si nous nous retrouvons dans la même situation que nous étions à l'époque de 1995, je serai sûrement le premier à tenter de faire des représentations pour dire et suggérer peut-être de déréglementer notre industrie. Je veux dire, c'est dans ce sens-là que je le vois.

Donc, le moratoire, en autant que ça peut être renouvelé rapidement, je sais que c'est plus facile par arrêté ministériel, c'est dans ce sens-là qu'on est favorables à ça, toujours dans l'optique que la table permanente, là, formée de la société et différents joueurs puisse analyser et voir ce qui en sera.

Et je reviens au... quand vous parlez du marché puis les chiffres qui ont été mis là, évidemment c'est un chiffre. Je ne prétends pas que ça va être ça, je suis sûr qu'il y aura plus d'écoles. Nous ne sommes pas du tout contre la compétition, mais c'est une réalité. Vous arrivez dans une municipalité, il y a peut-être une seule école, cette école-là fait possiblement... on peut en sortir si on regarde, peut-être 200 clients pour faire un chiffre facile annuel. Il arrive une autre école, inévitablement ils vont se diviser le marché en deux. Est-ce que c'est viable d'avoir deux écoles à 100 étudiants chacun? C'est là la question qu'il faut se poser.

Est-ce que c'est possible de pouvoir donner un service de qualité, de conserver notre personnel, parce que l'élève qu'on a, notre client, on l'a une fois seulement. Certains viennent, reviennent pour la moto, mais, de façon générale, c'est une fois. Nous sommes dans un marché captif, c'est une question de survie pour aller chercher le client. Je peux vous dire, moi, que j'ai eu dans le passé, puis d'autres qui ont mon âge vont s'en rappeler, si je peux avoir le client à 15 \$ de moins, je vais aller le chercher. Si c'est 20 \$, il faut que j'aïlle le chercher. Si c'est 30 \$ de moins, je vais aller le chercher, le client, parce qu'on l'a rien qu'une fois.

Et, dans un marché libre, on peut se différencier beaucoup plus. Dans un marché plus réglementé, surtout qu'en plus on a le même programme, et ainsi de suite, c'est beaucoup difficile de se démarquer. Donc, sur quelle base le client va choisir son école? Il ne reste à peu près que le prix. Et si... nous... on met l'ensemble des écoles à compétition strictement sur le prix des cours, je ne pense pas... je crains sur le résultat positif.

Et je voudrais juste me permettre peut-être un dernier commentaire: je me suis toujours demandé pour quelle raison la Société de l'assurance automobile a décidé de déréglementer notre industrie il y a une douzaine d'années. Je pense qu'on peut avoir des réponses partagées, mais je peux vous dire que, même si à l'époque j'avais très peur à la déréglementation en tant que propriétaire d'école, j'étais contre. On l'a fait, et je pense que ça a permis d'assainir un peu notre marché.

Actuellement, il y a moins d'écoles, et c'est sûr que là, c'est une compétition plus libre. Mais, quand les cours redeviennent obligatoires, nos employés qui gagnent 10 \$, 11 \$, 12 \$ de l'heure, qu'on ne peut pas augmenter s'il y a une école de plus, là, qui s'ouvre dans notre secteur, bien, vite ont l'idée de s'acheter une voiture, comme si c'était des chauffeurs de taxi, puis ils veulent tous avoir leur école de conduite avec leur véhicule. C'est ça qui se produit dans la réalité. On l'a déjà vécu.

Donc, l'année qu'on suggère, c'est dans le but de voir est-ce qu'il ne serait pas pertinent de parler de contingentement pour définir davantage les critères de ce que doit être une école de conduite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, deux, trois petites choses, Mme la Présidente. D'abord, vous demeurerez à l'écoute,

je présume, de l'étude détaillée du projet de loi, parce que, pour votre bénéfice, je vais poser la question à M. Colletette sur la déréglementation à ce moment-là. Alors, il pourra toujours préparer sa réponse d'ici là.

Ceci dit, sur la question du contingentement, vous bien êtes conscient que ce n'est pas abordé nulle part dans le projet de loi. Peut-être qu'éventuellement la table de concertation fera une recommandation en ce sens à la ministre, puis on verra à ce moment-là, d'un point de vue législatif, comment on adoptera... comment on adaptera la législation et la réglementation, le cas échéant.

Mais, ce qui me préoccupe présentement, c'est votre recommandation qui est d'aller à trois ans, puis, à défaut d'aller à trois ans, vous êtes d'accord à ce que ce soit à un an, pour peu que la ministre ait le pouvoir de modifier ou de reconduire par décret ce moratoire. Moi, c'est ce bout-là qui m'achale. Vous avez vous-même reconnu que le moratoire est une... une... une mesure exceptionnelle. Et le législateur avait reconnu le caractère exceptionnel du moratoire en demandant que toute reconduction du moratoire soit faite par le Parlement, par une modification législative. Et là vous semblez nous dire que vous êtes d'accord à ce que ce soit un an, à condition que ce soit par le biais d'un décret de la ministre.

Moi, je vous pose la question: Pourquoi? Pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas reconduire comme c'est le cas présentement? Là, on peut reconduire le moratoire, mais il faut que ça se fasse par une modification législative. Pourquoi ne nous en tiendrions-nous pas, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une mesure exceptionnelle, pourquoi ne nous en tiendrions-nous pas à la mesure prévue actuellement dans la loi, c'est-à-dire que ça se fasse par une modification législative? Pourquoi cette précision, dans votre mémoire, que, si on doit aller à un an, il faut que ça puisse se faire par décret ministériel?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Voyez-vous, probablement que c'est ma formation d'homme d'affaires: je ne cherche à avoir de problème où il ne faut pas en avoir. Donc, je pense qu'une année c'est trop court, d'ailleurs je l'ai mentionné, un peu trop court pour faire une bonne analyse. Mme la ministre, a suggéré, dans son projet de loi, un an; on est flexibles puis on est capables de s'adapter. Sauf que je sais très bien que c'est court, un an, mais, par arrêté ministériel, c'est plus rapide. S'il faut revenir au Parlement, en commission parlementaire, et ainsi de suite, dans un an, je vous dirais: À ce moment-là, mettons deux ans ferme, je pense que c'est plus réaliste de dire: On a eu le temps de faire le tour. Je crains un peu le fait qu'une seule année et qu'on doive revenir à recommencer tout le processus législatif, peut-être que je ne connais pas suffisamment ça, mais je crains un peu.

M. Bergeron: M. Sévigny, vous ne voulez pas avoir de problème...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...

● (17 h 10) ●

M. Bergeron: Mais oui, Mme la Présidente. Vous ne voulez pas avoir de problème, et je comprends bien, mais le projet de loi n° 69 vient d'être déposé, puis il semble bien qu'on va l'adopter avec diligence. Donc, il n'y en a

pas, de problème. À partir du moment où on comprend, où on conçoit le bien-fondé de la mesure législative qui est présentée par le gouvernement, normalement ça devrait bien aller.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Bien, écoutez, vous savez...

M. Bergeron: ...technique, vous n'avez pas eu de problèmes avec nous, Mme la ministre. On a procédé rapidement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny est en train de répondre.

M. Sévigny (Yvan): Bien, écoutez, je veux dire, moi, ce que j'ai mentionné, un an, ça nous apparaissait trop court. Je veux dire, nous avons vu, on s'est concertés tous les deux. Je veux dire, bon, on appuie cette demande-là. Par contre, on ne veut pas être obligés de revenir constamment, parce que c'est trop court, un an, selon nous, pour faire une étude sérieuse. C'est dans ce sens-là.

Après coup, moi, je suis un homme d'affaires, vous, vous êtes des politiciens, je veux dire, je pense que c'est à vous de décider, en fonction aussi des feelings que vous avez puis de l'information que vous avez. Peut-être que M. Blais peut compléter.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Blais.

M. Blais (Réjean): Pour peut-être — oui, Mme la Présidente — pour peut-être aussi vous aider à saisir le pourquoi: c'est que, n'oubliez pas, on a déjà vécu une annonce où à laquelle on était pour mettre en place un moratoire. Il y a une hausse faramineuse d'écoles de conduite qui se sont ouvertes entre l'annonce et l'entrée en vigueur. Donc, c'est la même chose, qu'on ne voudrait pas se retrouver où est-ce que, bon, l'année est terminée, puis on n'a pas encore malheureusement la poursuite d'une autre année et de se retrouver avec 25 %, 30 %, 40 % au moment que, dans le fond, on aurait peut-être eu besoin d'une autre année pour finaliser l'entrée en vigueur de tout ça.

M. Bergeron: On la vit, la situation...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur...

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente. Désolé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: On la vit, la situation, présentement. Le moratoire tire à sa fin, on adopte une mesure législative pour le prolonger d'un an, puis il n'y en a pas de problème, il n'y a pas eu...

Mme Boulet: ...quand il y a un vide, ça permet à plein d'écoles de s'inscrire.

M. Bergeron: Non, non, je comprends très bien ça, Mme la ministre, mais il n'y en a pas... Ce que je veux

simplement dire, j'ai très bien compris l'intervention, Mme la ministre, là, mais ce que je veux simplement dire, c'est que justement nous légiférons présentement pour qu'il n'y ait pas de vide. Mais, dans un an, on fera exactement la même chose. S'il y a lieu de prolonger le moratoire, bien on reviendra devant le Parlement puis on légifèrera de telle sorte d'éviter qu'il y ait un vide.

Je comprends très bien vos préoccupations, mais c'est une question de planification des travaux parlementaires pour s'assurer qu'on ne se retrouve pas dans cette situation-là, ce qu'a fait le gouvernement. Pour s'assurer qu'il y ait un vide, il nous a amené le projet de loi n° 69, nous travaillons dessus, et il sera adopté dans les délais prescrits pour éviter qui puisse y avoir un vide.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sévigny, rapidement.

M. Sévigny (Yvan): Très rapidement. Je pense que la meilleure réponse, ça a été vécu dans notre domaine: on annonçait qu'il y aurait un moratoire, il s'est ouvert 50, 60 écoles de plus dans le 45 jours. Il y a eu un vide. Je comprends, aujourd'hui il n'y en a pas. Donc, je pense que c'est dans ce sens-là qu'on a été un petit peu échaudés. J'ai été un de ceux qui en a demandé, des permis, d'ailleurs à cette époque-là, mais je n'ai pas été le seul. Donc, c'est dans ce sens-là que ça a été demandé: c'est le vide qui nous a dérangé.

M. Bergeron: Ah! Ah! Vous avez contribué à ce qu'il y ait trop d'écoles au Québec.

M. Sévigny (Yvan): Absolument.

M. Bergeron: Ah bon!

M. Sévigny (Yvan): Absolument. Et je ne suis pas le seul.

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est terminé? M. Sévigny, M. Blais, on vous remercie de votre présence.

Je suspends les travaux jusqu'à 17 h 25.

(Suspension de la séance à 17 h 14)

(Reprise à 17 h 33)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Merci.

Remarques finales

J'invite maintenant Mme la ministre à faire ses remarques finales pour une durée maximale de 7 minutes.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah! Non, c'est par lui qu'il faut que je commence, je m'excuse. Je commence par l'opposition. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle, pour les remarques finales. Vous disposez de 7 min 30 s.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, je devrais prendre beaucoup moins que cela. Je veux, dans un premier temps, remercier chaleureusement les groupes et leurs représentants qui se sont présentés devant nous aujourd'hui. Je pense que leurs observations ont été d'un grand intérêt et d'une grande utilité pour les membres de cette commission, du moins elles l'ont été pour moi. Alors, j'apprécie grandement qu'ils se soient donné la peine de comparaître, de venir nous rencontrer. J'apprécie tout autant que des groupes nous aient fait parvenir des mémoires, qui vont également contribuer à enrichir notre réflexion par rapport au projet de loi n° 69.

Quant au projet de loi lui-même, je réitère que, dans l'ensemble, ces dispositions nous conviennent tout à fait. Il y a une disposition qui nous indispose fortement: la disposition concernant le pouvoir que... dont veut s'aroger la ministre, de pouvoir reconduire, par décret ministériel, le moratoire, qui m'apparaît être une mesure exceptionnelle. Et, comme je le signalais plus tôt, le législateur a reconnu qu'il s'agissait d'une mesure exceptionnelle et a donc demandé à ce que ce moratoire puisse être reconduit par voie législative, donc par une modification à la loi.

Je souhaiterais personnellement que nous maintenions cette pratique ou ce mécanisme pour prolonger ou reconduire le moratoire, si tant est qu'il n'y avait pas d'ouverture de la part du gouvernement à revenir à cette mécanique qui avait précédemment été mise en place par le législateur. J'en appelle à la collaboration de la ministre pour qu'à tout le moins nous puissions mettre en place un mécanisme de consultation qui fera en sorte que le tout ne se ferait pas, comme ça, là, derrière des portes closes, à la fin de l'échéance de l'année du moratoire, de telle sorte que nous puissions d'une façon ou d'une autre apporter notre contribution à la réflexion.

Je sais ou du moins je crois comprendre des propos de la ministre de ce matin qu'il y a une ouverture de la part du gouvernement d'en discuter. J'apprécie cette ouverture. Nous aurons certainement l'occasion, à travers l'étude détaillée, d'apporter, je présume, des modifications, un amendement à cette disposition. Pour le reste, nous devrions pouvoir procéder avec célérité, avec diligence, à l'adoption du projet de loi et ses différentes dispositions, puisqu'il y a comme une obligation de procéder, compte tenu des échéanciers. Il y a non seulement obligation de procéder, compte tenu des échéanciers qui sont les nôtres, mais, qui plus est, nous sommes effectivement en accord avec les dispositions... les autres dispositions du projet de loi, ce qui va, j'en suis convaincu, faciliter et accélérer son adoption.

Alors, je termine, Mme la Présidente, en remerciant de nouveau les groupes, les représentantes et représentants qui nous ont éclairés de leurs observations, de leurs suggestions, de leurs recommandations. Je veux remercier mes collègues, mes collègues ministériels, mes collègues de l'opposition, pour leur présence, leur participation. Je veux souligner la qualité des interventions qui ont été faites, qui ont apporté des réponses qui ont éclairé l'ensemble des membres de cette commission. Et je ne doute pas que c'est dans un même esprit de collaboration que nous procéderons à l'adoption des dispositions du projet de loi lors de l'étude détaillée dudit projet de loi. Alors, je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député. J'invite maintenant Mme la ministre à faire ses remarques finales, pour une durée maximale de 7 min 30 s.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, permettez-moi, dans un premier temps, de remercier les gens qui sont avec nous et qui sont venus nous faire des présentations, donc l'Association des écoles de conduite du Québec, CAA-Québec, l'Association québécoise du transport et des routes, le Groupe Tecnic et ConduiPRO.

Alors, merci beaucoup, parce que vous êtes des partenaires de première ligne avec nous dans la réalisation ou le défi qu'on s'est donné de mieux accompagner nos jeunes dans leur début de pratique sur la route avec les véhicules routiers. Alors, merci d'être là, parce que vous êtes les gens sur le terrain. Alors, vous êtes en mesure de nous dire comment ça se passe, comment on doit faire les choses, qu'est-ce qui va, qu'est-ce qui va moins bien et quelles sont les attentes du milieu, comment vous allez faire... comment vous allez être les meilleurs messagers finalement, pour le gouvernement, pour tenter de sensibiliser nos jeunes, de les responsabiliser à une conduite qui réponde aux besoins, une conduite qui soit respectueuse des règles et une conduite qui soit responsable également. Alors, merci, parce que vous êtes là pour relever ce défi-là, de sauver des vies humaines, d'améliorer notre bilan de sécurité routière, et c'est probablement ce qui vous a toujours animés.

Parce que je pense que c'est plus qu'un travail, ce que vous faites; c'est une mission, une passion au quotidien parce que les conditions ne sont pas toujours faciles, il y a un contexte particulier de main-d'oeuvre. Les jeunes, bien, ce n'est pas tout le monde qui suivait des cours, là il y en aura plus, mais il y a une dynamique qui n'a pas nécessairement été toujours facile pour votre industrie, et vous avez toujours été au rendez-vous pour bien faire les choses. Alors, merci beaucoup, je l'apprécie de façon, là, très, très importante.

Alors, je voudrais remercier également les collègues de l'opposition, alors... je vais dire, le collègue de Verchères, mais également ses bras droits, les deux demoiselles qui l'accompagnent toujours, qui sont... qui ont l'air charmantes. Alors, merci d'avoir été là, d'avoir collaboré également. Merci aux collègues du côté ministériel. Je voudrais remercier les gens de la SAAQ, qui sont...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui? Bien... O.K. C'est parce qu'il est nouveau. D'habitude, c'est M. Picard, qui est moins jeune, qui est d'une autre époque. C'est un ancien employé du ministère des Transports.

Alors, merci également au gens de la SAAQ, qui sont avec nous, M. Collette ici, qui est vice-président de la sécurité routière...

Une voix: Directeur.

● (17 h 40) ●

Mme Boulet: Directeur alors. Alors, merci beaucoup à ces gens qui ont une préoccupation au quotidien également pour la sécurité routière.

Et essentiellement c'est un projet de loi qui est tout simple. On parle ici d'un moratoire pour permettre aux écoles de conduite une période de transition pour s'adapter aux nouvelles règles, aux nouvelles normes, pour être sûr que le personnel est bien formé et que les choses se fassent bien, avec la qualité et avec tous les outils et les leviers qu'ils ont besoin pour bien faire les choses... Mon collègue, il veut me faire rire.

Alors, il y a également le retrait de l'accréditation pour le CAA, qui veut se consacrer davantage sur sa mission première. Donc, c'est l'AQTR qui va prendre la grande responsabilité d'accréditer l'ensemble des écoles, avec tout ce que ça implique: alors, la gestion des plaintes, s'assurer qu'on fait un bon suivi, que les moniteurs sont bien formés, que la qualité de l'enseignement est au rendez-vous. Donc, l'AQTR qui a quand même un rôle important.

Et un élément qui était, pour moi, fondamental, très important, c'était d'encadrer les prix, parce qu'évidemment qu'en imposant ou en obligeant les cours de conduite évidemment la clientèle va monter de façon, bien, je vais dire, importante, oui. Je pense que, si on a 40 % de plus d'élèves dans les écoles, pour moi, c'était important aussi parce qu'on passe d'une vingtaine d'heures à à peu près 39 heures de formation. C'était important pour moi que, pour nos jeunes au Québec, le prix demeure abordable et raisonnable. Donc, c'était...

Une voix: ...enfants de Guy.

Mme Boulet: Hein? Pour les enfants de Guy, il en a deux en plus, il va pouvoir faire un deal. Mais c'est important pour moi que le prix soit raisonnable, qu'il demeure... parce qu'on sait qu'il y a des parents qui ont plusieurs enfants et que ça demeure des coûts qui sont importants pour un budget familial. Donc, moi, j'avais une préoccupation importante à ce niveau-là.

Et c'est l'essence même de ce projet de loi, Mme la Présidente, qui vient encadrer et qui vient également... il y a une espèce d'urgence parce qu'on veut que tout ça soit mis en place pour débiter en janvier 2010. Ça fait deux ans qu'on y travaille, que tout le monde est là à préparer ces nouveaux cours de conduite, et je pense qu'on a réussi à réunir tout le monde autour de la table et à en arriver à un bon consensus. Donc, c'est important, là, que le politique puisse accompagner la démarche qui a été faite par le milieu et que nous allions de façon diligente également avec l'adoption de ce projet de loi.

Alors, merci à tous, Mme la Présidente, et puis... en espérant que nous recevrons toujours une aussi belle collaboration de la part de l'opposition.

M. Bergeron: Vous me laissez sur ma faim sur la mesure concernant le moratoire.

Mme Boulet: Bon, on fera l'étude article par article qui est demain. Je pense que j'ai déjà affiché mes...

Une voix:...

Mme Boulet: Oui, je pense qu'on vient de me dire que c'était demain matin.

Une voix: 11 heures demain matin.

Mme Boulet: Alors, je pense que j'ai déjà affiché mes couleurs très clairement. Ces gens-là ne sont pas surpris de mes propos. Je leur ai dit aussi clairement que ce que je vous ai dit tantôt quand je les ai rencontrés. C'est avec ce même langage que je me suis adressée à eux. Alors, je pense qu'ils comprennent.

Eux ont un souci d'avoir le temps de bien faire les choses. Ils ont un souci également que si jamais il y a une période... il faudrait s'assurer que, si on y va juste pour une année, qu'il y ait une période de... tu sais, qu'on fasse ça... qu'il n'y ait pas de vide finalement, qu'il n'y ait pas de vide et qu'eux sachent à quoi s'en tenir. Alors, je pense que c'est leur préoccupation à cet égard. Alors, je pense que c'est tout à fait légitime de la part des écoles de conduite.

Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente, et on va se revoir aussi rapidement que demain. Bonne fin de journée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. À mon tour de remercier l'ensemble des collaborateurs et aussi les gens de la commission.

Mémoires déposés

Avant d'ajourner les travaux, je dépose les deux mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus, soit celui de l'Office des personnes handicapées du Québec et le Protecteur du citoyen.

La commission ayant accompli son mandat, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30, où la commission poursuivra un autre mandat. Bonne soirée à tout le monde et bon appétit. Et merci de votre présence.

(Fin de la séance à 17 h 44)