



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 17 février 2010 — Vol. 41 N° 47

Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi
modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (4)

**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, des pêcheries, 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 17 février 2010 — Vol. 41 N° 47

Table des matières

Auditions (suite)	1
Fédération motocycliste du Québec (FMQ) et Comité d'action politique motocycliste (CAPM)	1
Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)	11
Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ)	20
Fédération québécoise des sports cyclistes (FQSC)	32

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

Mme Julie Boulet

M. Guy Ouellette

M. Patrick Huot

M. André Drolet

M. Stéphane Bergeron

M. Marc Carrière

M. François Bonnardel

- * M. Bernard Benoît, FMQ
- * Mme Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Jacques Dumoulin, CAPM
- * M. Jean-Pierre Belmont, FMQ et CAPM
- * Mme Florence Pardo, RAAQ
- * M. Serge Poulin, idem
- * M. René Goulet, FCCRQ
- * M. Jean-Claude Daignault, idem
- * M. Luc Parmentier, idem
- * M. Gervais Corbin, ministère des Transports
- * M. Louis Barbeau, FQSC
- * M. Pol Dussaussois, idem
- * M. Léon Thériault, idem
- * M. André Primeau, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 17 février 2010 — Vol. 41 N° 47

Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (4)

(Onze heures trente-cinq minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Mesdames messieurs, 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.

Je vous donne la lecture du mandat. Le mandat de la commission est de poursuivre la consultation générale et les auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Bergeron (Verchères) remplace M. McKay (L'Assomption) et M. Bonnardel (Shefford) remplace M. Grondin (Beauce-Nord).

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Je vois que les personnes se sont déjà installées. Parlez-moi de ça, vous êtes proactifs.

Auditions (suite)

Alors, ce sont les représentants de la Fédération motocycliste du Québec, le Comité d'action politique motocycliste. MM. Benoît, Dumoulin et Belmont, bienvenue à la commission. La parole est à vous pour 10 minutes. Et peut-être présenter... vous présenter, et les fonctions des personnes qui vous accompagnent, M. Benoît.

Fédération motocycliste du Québec (FMQ) et Comité d'action politique motocycliste (CAPM)

M. Benoît (Bernard): Merci, Mme la Présidente. Oui, M. Jacques Dumoulin, à ma gauche, est président du Comité d'action politique motocycliste, et M. Jean-Pierre Belmont, à ma droite, est président de La Fondation Promocycle, un organisme sans but lucratif voué à l'étude et à la recherche en sécurité moto, une expertise qui est reconnue mondialement.

Alors, sans plus tarder, je vais présenter notre mémoire. Donc, comme en décembre 2007, notre intervention va être brève aujourd'hui, mais nous souhaitons encore une fois qu'elle soit entendue et qu'elle suscitera une action rapide de la part des instances concernées. Considérant que les motocyclistes sont des usagers de la route à part entière et que leur sécurité devrait revêtir autant d'importance que celle des autres utilisateurs du réseau public, l'intervention de la Fédération motocycliste du Québec sur le projet de loi dont on traite ici se concentrera sur les effets qu'on peut en attendre sur la sécurité des motocyclistes, qui constitue le champ d'action et d'expertise de la fédération.

Dans un premier temps et de façon générale, ce projet de loi est louable et devrait obtenir l'appui de la majorité de la population du fait qu'il sert l'objectif visé, soit celui d'améliorer la sécurité liée à l'usage du réseau routier. Cependant, force est de constater qu'à nouveau il ne contient aucun élément spécifiquement lié à l'amélioration de la sécurité des motocyclistes ou, à tout le moins, à la réduction des risques qui les menacent. Nous profitons donc de l'occasion qui nous est présentement offerte pour rappeler qu'en dépit de toutes nos représentations depuis de nombreuses années aucun ministre de quelque parti que ce soit ne s'est donné la peine d'inclure, dans ses projets de révision du Code de la sécurité routière, ni dans les règlements afférents, l'une quelconque de nos suggestions. Le rétablissement des cours de conduite obligatoires pour les motocyclistes constitue la seule exception à cette affirmation. Malheureusement, il aura fallu la constatation par les autorités de l'augmentation du nombre de victimes pour que le ministre revienne sur sa décision, quelques années plus tôt, de rejeter notre recommandation de ne pas abolir ces cours.

Nous avons déjà entendu plusieurs élus répéter que les motocyclistes coûtent cher à la société. Pourquoi donc ne pas adopter pour ces derniers la même approche que pour les autres usagers, soit de chercher prioritairement des solutions pour améliorer leur sécurité et réduire ces coûts? Au contraire, pour les motocyclistes dans leur ensemble et pas uniquement pour les délinquants, comme on l'applique pour les autres groupes d'usagers, on préfère augmenter les cotisations pour équilibrer les comptes. C'est un peu comme si on se contentait d'observer les résultats et d'augmenter les cotisations des automobilistes au lieu d'installer des feux de circulation aux intersections dangereuses. Nous ne voulons pas répéter ici ce que nous avons écrit dans notre mémoire de décembre 2007 adressé à cette commission, mais les remarques qui y figurent relativement à la sécurité des motocyclistes sont toujours aussi pertinentes, et nous invitons les membres à les relire... les membres de cette commission à les relire pour en faire l'objet d'une très prochaine révision.

Pour en revenir aux modifications législatives présentement proposées par la ministre des Transports, voici nos commentaires.

En ce qui concerne l'article 4, nous voyons d'un bon oeil la tolérance zéro alcool pour les conducteurs de moins de 21 ans. À l'article 5, nous nous interrogeons sur l'impact réel que peut avoir l'application de simples mesures administratives pour les conducteurs affichant un taux d'alcool de 0,05. Nous croyons que l'approche de sensibilisation des conducteurs et des tiers appliquée depuis quelques années continuera à produire de meilleurs résultats. L'approche coercitive aurait plus d'effet si elle visait une nettement plus grande sévérité des peines dès la première récidive de conduite avec facultés affaiblies. À l'article 16, nous comprenons que cette modification permettra de suspendre le permis de conduire d'une personne conduisant à très grande vitesse, même si le délit n'est pas commis

au volant d'un véhicule routier. Nous considérons cette modification logique du fait que le comportement est le propre de l'individu, indépendamment du véhicule qu'il conduit. À l'article 17, la modification proposée ici semble préciser qu'on ne peut saisir un véhicule autre que routier lors d'une interception pour grand excès de vitesse. Puisqu'on attribue à ce type de délit une extrême dangerosité, nous nous interrogeons sur l'atténuation de l'effet dissuasif immédiat entraîné par le fait que le conducteur puisse repartir avec son véhicule hors route.

● (11 h 40) ●

Après tout, la saisie et la mise en fourrière d'un véhicule routier ne sont pas conséquentes à la suspension du permis de conduire, puisque nous comprenons que le code prescrit expressément cette procédure et ne prévoit pas qu'un autre conducteur puisse prendre charge du véhicule. Et, à l'article 31, le but est louable de tenter de réduire les conséquences d'une chute pour un cycliste, mais, les motocyclistes étant depuis longtemps familiers avec la problématique de la conformité des casques, nous nous interrogeons jusqu'à quel point cette modification pourra être clairement appliquée.

Pour conclure, nous aimerions reproduire ici un extrait de notre mémoire de décembre 2007 présenté à ce comité... à cette commission, pardon.

La Table québécoise de la sécurité routière, chargée d'identifier et de recommander des pistes de solution pour améliorer le bilan routier du Québec, a elle aussi décidé à juste titre de consacrer ses premiers travaux à des dossiers autres que celui des motocyclistes. De fait, l'environnement routier, la vitesse et le cellulaire au volant ont une portée beaucoup plus vaste. Cependant, ni la SAAQ ni le gouvernement n'ont à attendre que cette table ou une quelconque autre entité leur soumette des idées en ce qui a trait à la sécurité motocycliste. Ça fait plus de 10 ans que nous leur proposons des solutions. En y jetant un coup d'oeil, on peut facilement en trouver une ou deux facilement et immédiatement applicables.

Depuis cette date, des gestes ont été posés, certains positifs et en lien avec nos suggestions, mais d'autres, contre-productifs comme la catégorisation des motos par la SAAQ, ont été imposés malgré nos mises en garde. Par ailleurs, nous sommes informés que la Table québécoise de la sécurité routière se penchera cette année sur le dossier moto. Il faut retenir que les délais requis pour le temps d'étude, la préparation du rapport, son analyse et l'éventuelle adoption des recommandations qu'il contiendra font en sorte que leur mise en application n'aura pas lieu avant deux ou trois ans. Nous sommes aussi préoccupés par le fait que la discussion sur ce sujet réunira plus de gens non familiers avec la réalité de la sécurité motocycliste que de spécialistes du domaine. Malgré la bonne volonté de toutes les parties, force est d'admettre que les préjugés et les perceptions erronées influencent encore trop souvent les discussions des non-motocyclistes sur l'approche de la sécurité moto. Pour cette raison, une table de concertation permanente sur la moto, comme il en a existé par le passé, risquerait de produire de meilleurs résultats plus rapidement.

Finalement, toujours en lien avec l'expertise en sécurité motocycliste, nous nous interrogeons sur les critères retenus par les autorités pour sélectionner les organismes responsables de réviser le contenu des cours de conduite et évaluer les compétences de ceux et celles qui les livrent.

Nous n'avons pas été consultés, mais nous avons observé ce qui se passe sur le terrain et nous avons de sérieuses raisons de nous inquiéter pour la sécurité des motocyclistes. Albert Einstein a déjà dit: «Pour mieux connaître un pays, il faut avoir un contact direct avec sa terre. Il est inutile d'admirer le monde à travers une vitre d'automobile.» De même aurions-nous avantage à faire intervenir et porter plus grande attention à ce que savent et ont à dire ceux et celles qui ont un contact direct avec un sujet afin d'éviter d'avancer des solutions bien intentionnées, certes, mais pas nécessairement aussi efficaces que désiré.

Pour conclure, Mme la Présidente, vous l'aurez constaté, il est très clair que notre intervention porte peu sur les propositions de la ministre. Notre expertise ne se situe pas dans les domaines desquels relèvent ces propositions. Plein d'autres intervenants sont mieux en mesure que nous d'éclairer les membres de la commission sur ces sujets. Pourquoi alors des représentants des motocyclistes se présentent-ils ici? D'abord, comme mentionné dans le mémoire, pour insister sur le fait que, depuis plus de 10 ans, quel que soit le gouvernement au pouvoir, toutes nos demandes de modification au Code de la sécurité routière en vue d'améliorer la sécurité des motocyclistes sont demeurées lettre morte. La volonté politique positive envers ce groupe de citoyens a été aussi nulle que les initiatives de la SAAQ envers des projets en ce sens. Durant cette même période, la SAAQ n'a avancé aucun projet. Elle s'est limitée à accueillir au compte-gouttes et à accepter après insistance quelques-unes parmi les plus modestes des propositions de la Fédération motocycliste et d'autres intervenants du monde de la moto.

Conséquemment, nous espérons, par notre intervention, comme nous l'avons fait maintes fois par le passé, nous assurer qu'aucune des personnes autour de cette table ne pourra, le jour où elle sera ministre responsable de ce dossier, prétendre qu'elle n'a jamais entendu parler de cette réalité. Nous nourrissons aussi l'espoir de nous approcher du jour où les motocyclistes seront reconnus pour ce qu'ils sont, soit des usagers vulnérables du réseau routier, au même titre que les cyclistes et les piétons, réalité évidente que même la Table québécoise de la sécurité routière n'a pas encore constatée. Que diraient les membres de cette commission si le Québec avait adopté, depuis plus de 20 ans, une politique en vertu de laquelle on ne se serait pas occupé d'améliorer la sécurité routière, mais qu'on se soit limité à additionner les coûts liés à l'indemnisation des victimes pour ensuite calculer le montant facturé aux usagers? Dirait-on que ça aurait été odieux, irresponsable, voire criminel?

Je vous laisse répondre à cette question tout en vous rappelant que c'est exactement l'approche appliquée aux motocyclistes depuis tout ce temps. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Benoît. Alors, nous allons débiter un échange avec Mme la ministre. Mme la ministre, à vous la parole.

Mme Boulet: Mme la Présidente, je ne sais pas si vous me permettez, puis je... s'il faut demander Johanne, elle bouillonne à côté de moi, puis vous la connaissez bien. Elle aimerait juste peut-être donner certaines précisions sur les éléments, certains éléments que vous soulevez, puis après, moi, je vais avoir des questions. Mais je voudrais

vous remercier d'être ici ce matin, puis, si vous avez des suggestions ou des propositions, regardez, on va les regarder attentivement. Vous pouvez recevoir cette ouverture-là de ma part. Mais je vais laisser Johanne peut-être donner un petit historique de ce qui a été fait avec la fédération.

La Présidente (Mme Doyer): Alors... Pardon, Mme la ministre. Alors, je vais devoir demander un consentement des collègues. Est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: Nous consentons.

Une voix: ...mieux qu'elle parle.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà, c'est parce qu'on va s'éviter...

Une voix: Elle bouillonne, elle n'explose pas.

Une voix: ...

Une voix: Non, non, elle a des bonnes relations avec.

La Présidente (Mme Doyer): On va s'éviter une explosion, M. Benoît.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'aimerais, madame, que vous vous nommiez, votre fonction, puis de consentement je pense qu'on vous donne la parole. Allez-y.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la Société d'assurance automobile du Québec.

Alors, simplement pour le bénéfice des membres de la commission, pour Mme la présidente, rappeler qu'effectivement en 2000 il y avait eu une table d'experts moto qui avait donné lieu à la révision de l'accès graduel à la conduite, accès graduel à la conduite qui avait été accompagné d'un retour du cours obligatoire, qui n'était pas une proposition de la table de l'époque mais du ministre de l'époque. Alors, ça avait amené une révision certaine du cours lui-même, et vous aviez été associés, de mémoire, aux différents travaux, puis l'introduction, entre autres, d'un examen sur route qui n'avait pas lieu avant cela. Alors, on allongeait les délais, on révisait un peu le contenu des cours et on allongeait la période de reprise, parce que ce qui était, à ce moment-là, vraiment souhaité, c'est que les gens aient une préparation plus sérieuse et que les examens soient plus difficiles.

Par la suite, effectivement, vous avez fait, au fil des ans, des demandes relativement à des améliorations ou à des suggestions pour améliorer le bilan routier. Ce qu'on avait convenu à l'époque, c'était d'attendre, d'une part, de connaître le nombre réel de conducteurs. Vous vous souvenez, avant la tarification, avant la révision de la tarif moto, il y avait 2 millions de détenteurs de permis de conduire moto au Québec, alors qu'il y avait à peu près 138 000, 140 000 motos dans le parc. Là, j'y vais de mémoire. Donc, on s'était dit à l'époque, et je pense que, cette information-là, vous la partagiez... on ne connaissait pas la population réelle des motocyclistes, d'une part, donc

c'était difficile de savoir, de connaître les risques inhérents à ces conducteurs-là parce qu'il y avait sûrement des conducteurs théoriques dans le lot de 2 millions. À preuve, depuis la révision de la tarification, les chiffres sont plutôt de l'ordre de 600 000. Les vrais chiffres, je les ai à quelque part. C'est un ordre de grandeur, de mémoire.

Et il y avait eu aussi le mandat d'initiative de la Commission des transports et de l'environnement, qui s'était donné un mandat d'initiative en sécurité routière, et cette commission-là, Mme la Présidente, avait formulé différentes recommandations. C'était aux alentours des années 2005-2006, si ma...

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): ...2006, si ma mémoire est bonne, ma mémoire étant derrière moi.

Alors donc, à ce moment-là, les recommandations de la commission, le ministre des Transports de l'époque les avait versées à la Table québécoise de la sécurité routière, demandant à la Table québécoise de prendre en considération les recommandations qui avaient été faites par les membres de la commission. Et là vous êtes membres de la Table québécoise de la sécurité routière, la Fédération moto y est représentée, et ce qui a été convenu, c'est de former un sous-comité qui peut s'adjoindre des membres externes pour la réalisation des travaux pour prendre en considération vos suggestions, les résultats qui seront versés aussi à la suite de l'implantation, là, de la réintroduction d'un accès graduel, modifié en 2000-2001, et les recommandations de la commission parlementaire qui s'était penchée sur la question de la sécurité routière.

Alors, un peu c'était un survol historique, pourquoi les choses en sont rendues là à ce stade-ci.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, Mme la ministre?

Mme Boulet: Oui, merci beaucoup. Alors, merci beaucoup, Mme St-Cyr. Et je pense que c'est parce qu'il faut se rappeler de ce qui a été dit ou ce qui a été fait, parce que peut-être qu'on n'est pas arrivés là où vous voulez qu'on soit aujourd'hui, puis on en convient tous, là, qu'il reste du travail à faire.

Ceci dit, ce n'est pas... il n'y a pas eu de mauvaise volonté, il y a des démarches qui ont été faites notamment au sein de la Table québécoise de la sécurité routière, où il y a un comité. Peut-être souhaiteriez-vous avoir un comité complètement indépendant qui, selon vous, pourrait accélérer la démarche. J'écoute votre proposition. Ceci dit, on pourrait par contre regarder avec la Table québécoise. Est-ce qu'il y a des propositions, M. Dumoulin, est-ce qu'il y a des propositions qui pourraient être à court terme évaluées, regardées, quitte à faire venir des experts, comme Mme St-Cyr disait, et à y intégrer des experts, au sein de ce comité-là, des experts qui seraient indépendants de la table mais qui viendraient vous donner des suppléments ou qui viendraient vous accompagner dans les travaux qui se font à la table puis qui nous permettraient d'aboutir ou de trouver des pistes de solution le plus rapidement possible?

● (11 h 50) ●

Alors, moi, je vous l'offre, M. Dumoulin. S'il y a des... si vous avez des choses que vous nous dites: Cet élément-là, ça pourrait être intégré dans le projet de loi,

Mme la ministre, parce qu'on a fait le tour, il y a un consensus, la SAAQ est d'accord... S'il y a des choses, là, que vous êtes en mesure de nous proposer, on est là, on va ouvrir le Code de la sécurité routière. Alors, si vous pensez qu'il y a des choses qui sont mûres, qui font consensus puis que la SAAQ, là, trouve qu'au niveau de la sécurité routière ça fait tout son sens, proposez-nous-les puis déposez-nous-les alors par amendement. Et on a toujours travaillé en collaboration. On est là pour faire des lois qui remplissent le mandat, ou les missions, ou les objectifs qu'on est tous là pour faire en sorte que ça aille mieux, qu'on améliore les choses et que ça serve la société québécoise.

Alors, c'est le temps. Si vous pensez qu'il y a des choses, là, que vous avez en tête, puis que ça fait longtemps qu'on en discute, puis que c'est prêt, dites-nous-le, et, moi, ça me fera plaisir d'amender la loi, si l'opposition est en accord. Je pense que, si on peut vous aider, si on peut aider les motocyclistes au Québec puis si ça fait du sens en termes de sécurité routière, je pense qu'il n'y a pas personne ici qui peut s'objecter à ça.

Alors, moi, je vous lance ça. Je ne sais pas si vous voulez me répondre, M. le président. Puis après ça, moi, je vais passer la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Doyer): M. Dumoulin.

M. Dumoulin (Jacques): Alors, très rapidement. Le point principal évidemment sur lequel a élaboré d'ailleurs M. Benoît tout à l'heure, c'est la question de la catégorisation, qui pose problème.

On a des rencontres depuis deux ans pour trouver une solution. Parce que la catégorisation des motos, comme c'est mentionné dans le rapport, n'apporte rien à la sécurité comme telle et même devient même une cause de non-sécurité. C'est sûr que la réponse ou l'alternative n'est pas facile à trouver et évidente, mais la SAAQ, je pense, a fait de... on a eu plusieurs rencontres, il y avait plusieurs dossiers qui étaient en marche pour essayer de trouver une solution. Le reste, bien, tout était dans le rapport qui a été déposé en 2007. Je ne voudrais pas vous relire le rapport de 2007, ça ne serait pas très productif. Cependant, c'est au niveau de l'accompagnateur d'un apprenti conducteur, au niveau de la présence de plaques d'acier, de sable, de boue sur les chantiers de construction, le matériel de peinture pour la signalisation routière, la distance minimale à respecter par tout véhicule autre qu'une moto lorsque ce dernier suit une moto.

Avec une anecdote, le président de la SAAQ nous avait mentionné: en revenant de Charlevoix, bien il était tombé en bas de sa chaise de voir que des autos suivaient des motos à quelques pieds de distance.

Toute la question des modifications apportées au rapport de... formulaire de rapport d'accident qui ne tiennent absolument pas compte de la réalité de moto... et on a déposé plusieurs anecdotes à ce sujet-là à la SAAQ. Toute la question des voies réservées, où c'est un phénomène dans un grand nombre de villes à travers l'Amérique, l'Europe et même au Canada, à Toronto... c'est en place depuis deux ans, et il y a des chiffres qui sont nettement favorables à une amélioration de la sécurité routière, donc des preuves, et tous ces dossiers-là, disons, ne nous sont... on n'a pas vu aucune avance, aucune ouverture. Là, c'est sûr que je suis obligé de dire que je suis très, très heureux par votre ouverture, Mme la ministre, parce que, pour la

table de sécurité routière, à date, d'avoir un seul représentant, un bénévole, avec une expertise, certes, mais ce n'est pas un expert dans tous les domaines... et il y avait une ouverture, à un moment donné, effectivement de nous permettre que cette personne-là soit accompagnée par des experts dans les groupes de travail.

Eh bien, jusqu'au moment où on se parle, il y a une ouverture, mais... et les rencontres sont actuelles, là, dans les prochains mois, et là-dessus disons qu'il y avait de bonnes intentions, mais on n'a pas vu les résultats encore. En tout cas, merci pour votre ouverture, Mme la ministre.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, je vais juste... un commentaire, Mme la Présidente, si vous me permettez, puis je vais passer la parole.

Alors, la table, effectivement, autour de la table, vous avez un seul représentant, parce que je ne peux pas, pour chaque organisation, en nommer deux ou trois, là, je comprends, mais je me retrouverais, là... ou je ne me retrouverais pas, moi, là, mais la table travaillerait avec peut-être 200 personnes. Je pense que ce ne serait pas tellement efficace. Par contre, au sein du comité, je vous le dis, il faudra y greffer d'autres personnes. Si vous pensez qu'un seul représentant, ce n'est pas suffisant, bien, je le dis, là, devant les gens de la SAAQ, bien on greffera d'autres personnes au comité qui travaille spécifiquement sur la moto. Et, je vous le dis, vos propositions... J'ai demandé à Johanne qu'elle vous voie avant qu'on fasse l'étude article par article. S'il y a des choses qui sont prêtes puis qui sont raisonnables, on les mettra.

Vous m'avez parlé de la tarification par catégorisation, là. Ça, c'est plus difficile, et on y a déjà répondu, alors. Mais, sur d'autres points, on parle qu'on pourrait catégoriser en fait les cours de conduite à partir des nombres d'années d'expérience de moto. Là, il y a d'autres choses qu'on peut regarder, qui feraient sûrement votre bonheur. Et, d'ici à ce qu'on étudie le projet de loi article par article, Johanne, là, va se charger de vous rencontrer et de regarder s'il y a des choses qui pourraient être prêtes et bonnes à ajouter au projet de loi. D'accord?

Je vais laisser la parole.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs, merci d'être là. Je vais avoir deux questions pour vous ce matin qui touchent votre mémoire et qui touchent les remarques que vous avez faites, à l'article 5 plus particulièrement, où, dans vos deux dernières lignes, vous notez que «l'approche coercitive aurait plus d'effet si elle visait une nettement plus grande sévérité des peines dès la première récidive de conduite avec facultés affaiblies». Vous n'êtes pas sans savoir que, quelqu'un accusé de récidive une première fois, c'est 30 jours de prison automatiques en vertu du Code criminel. Il y a des dispositions dans le Code de sécurité routière qui parlent de suspension de permis de deux ans, trois ans, que ça peut même aller jusqu'à vie, une évaluation complète de la personne et révocation de permis.

J'aimerais vous entendre sur la réflexion que vous avez faite et quelles seraient vos suggestions, peut-être

en addition, sûrement, en addition avec ce que je viens de vous donner. Mais vous nous indiquez quoi, en demandant une plus grande sévérité pour dès la première récidive?

La Présidente (Mme Doyer): Me Benoît... ou M. Belmont?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): M. Belmont.

M. Belmont (Jean-Pierre): Il m'est difficile de répondre à votre question d'une façon précise, et je vais vous dire pourquoi. Je pense que présentement, au Québec, les motocyclistes ont un plus grave problème que ça, un problème sérieux, et je pense qu'il faut en parler.

Il y a la réalité et il y a la perception, et je profite de l'occasion pour, en tant que chercheur en matière de sécurité... de vous donner la réalité pour pouvoir la comparer à votre perception. Il faut savoir que les motocyclistes n'ont pas plus d'accidents que les automobilistes. Il faut savoir qu'ils sont plus vulnérables, par la nature des choses. Contrairement à ce qu'on veut nous laisser croire, les motocyclistes ne sont pas impliqués dans des accidents à cause de la vitesse. La vitesse médiane d'un accident de moto est de 49 km/h avant impact, c'est-à-dire avant qu'il se présente dans la bulle d'accident, là, il circule à 49 km/h. Seulement 5 % des accidents de moto se produisent à 100 km/h et plus. Je pense que c'est important, pour des gens comme vous qui doivent poser des gestes concrets en matière de sécurité, de comprendre ces choses-là et de les savoir.

Contrairement à ce qu'on veut nous laisser croire, il n'y a pas de types de moto qui sont plus dangereux que d'autres. La phrase classique, c'est-à-dire — et je vois des sceptiques et je suis content d'en voir: Le lundi matin, dans le journal, il y a un article où un jeune, sur une machine sport, qui roulait à 150 km/h... s'écrase. C'est une minorité des accidents. Il y a plus d'accidents au Québec de personnes qui ont 40 ans et plus que de jeunes. Le problème... Alors ça, c'est une pierre fondamentale, je prends mon temps pour bien l'expliquer: il n'y a pas un type de moto qui est plus dangereux que l'autre. Une moto sport n'est pas plus dangereuse qu'une machine de tourisme. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est les deux études les plus exhaustives qui n'ont jamais été produites, une aux États-Unis et une qui a été faite en Europe en 2004, où il y a 11 pays qui sont impliqués là-dedans.

Le facteur accidentogène le plus important, c'est l'âge de la personne. Alors, comme par hasard, les jeunes s'achètent des machines sport. Ce n'est pas la machine qui est dangereuse, c'est le jeune qui s'achète une machine sport. Le véhicule automobile le plus dangereux au Canada présentement, c'est sans doute une Honda Civic noire, les vitres teintées.

Une voix: ...

● (12 heures) ●

M. Belmont (Jean-Pierre): On ne peut pas voir, parce qu'avec les vitres teintées...

Alors, le problème qu'on a ici, au Québec, et c'est un problème qui est grave... c'est-à-dire que dans cette espèce de mentalité... Et, si j'étais à la SAAQ, je ferais exactement ce que la SAAQ fait. Je regarde les colonnes

de chiffres et là je vois que les motos... Oh, ça me coûte cher, pas parce qu'ils ont plus d'accidents, c'est parce qu'ils sont plus vulnérables. Puis, quand je me mets à ventiler les chiffres, là je m'aperçois que les motos sport nous coûtent beaucoup plus cher que l'ensemble des motos. Ce n'est pas parce que la moto est plus dangereuse, c'est parce que c'est des jeunes qui conduisent puis qui se plantent. Alors, et là c'est important de comprendre ça, la SAAQ, ce qu'elle fait, O.K., la proposition de la SAAQ, c'est de dire: On va augmenter, on va augmenter les primes des motos sport, O.K.? Ça, c'est une proposition, là, qui est sur la table, qui roule puis qui va aller en s'aggravant. La conséquence de ça, connaissant le sport national au Québec, c'est-à-dire d'éviter de payer des taxes puis des choses comme ça, les gens, pour éviter de prendre... de payer cette surprime-là, achètent des motos qui ne font pas partie de la catégorie des motos sport et les modifient.

Les deux études tantôt que j'ai mentionnées, c'est-à-dire le rapport Hurt et l'étude MAIDS, qui disent hors de tout doute qu'il n'y a pas de catégorie de motos qui sont plus dangereuses que les autres, il y a une seule exception, c'est à... et, au moment où on se parle, les experts ne savent pas pourquoi, mais on sait qu'il y a une classe de motos qui est plus dangereuse que les autres, c'est les motos qui sont modifiées. Présentement, au Québec, il y a des commerces de motos qui vivent uniquement de ces... en modifiant les motos pour ne pas se classer dans la catégorie des sports. C'est tellement grave, cette situation-là, c'est tellement grave qu'il y a deux ans, à Lillehammer, l'OCDE a réuni tous les experts de moto sur la planète pour voir qu'est-ce qu'on a appris, qu'est-ce qu'on sait et qu'est-ce qu'on peut faire pour aider les pays en voie de développement, parce que, bon, la Chine puis l'Inde, le nombre de motos... qu'est-ce qu'on peut faire pour les aider. Alors, ils ont tout simplement fait deux choses: ils ont regardé les meilleurs coups puis les pires coups qu'on ait faits en matière de sécurité, les experts du...

Le Québec, avec la catégorisation des motos sport, fait partie des cinq pires exemples en matière de sécurité moto sur la planète. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. Belmont. Alors, j'étais avec M. le député de Chomedey. J'ai vu que le député de Vanier avait une question. Vous permettez? Votre collègue?

M. Ouellette: Bien, en complémentaire.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, en complémentaire de votre collègue...

M. Huot: Une petite question.

La Présidente (Mme Doyer): ...allez-y.

M. Huot: Bien, c'est très intéressant, vos propos. Moi, je me demandais... Vous donnez beaucoup de statistiques, bon, sur les accidents de moto, bon, reliés à l'âge. Nous, depuis le début des travaux, on parle beaucoup de la question de l'alcool. Est-ce que vous avez des données? Est-ce que c'est une réalité? Est-ce que c'est un problème, la consommation d'alcool et la conduite de motocyclette? Est-ce qu'il y a des... il y a beaucoup d'accidents? On a relevé beaucoup de données sur les accidents en automobile ou

les accidents en général reliés à la consommation d'alcool. Est-ce que c'est une réalité pour votre industrie?

La Présidente (Mme Doyer): M. Belmont.

M. Belmont (Jean-Pierre): Merci. Au niveau des statistiques, c'est un problème, mais ce n'est pas un problème plus grave ou moins grave que dans le monde de l'automobile. C'est le même pourcentage, un accident sur trois, mais les conséquences sont plus graves, tout simplement. Mais ce n'est pas un problème particulier.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Encore en complément à ce que vous venez de nous dire, est-ce qu'il faudrait modifier notre approche? Est-ce qu'il faudrait que le législateur modifie son approche quand il va émettre des permis pour dire: Bon, pour un certain âge ou pour une certaine année d'expérience, vous n'avez pas le droit de chauffer tel genre de moto, tel genre de cylindrée, tel genre de ci, tel genre de ça?, pour justement améliorer, si vous êtes très conscients que ce n'est pas la machine, mais le 12 pouces jusqu'au guidon, qui est le problème?

Donc, la ministre a été... a démontré, je pense, une très grande ouverture à ce que... On est dans l'étude, on finit les consultations, on est dans... on va être dans l'étude article par article. Et vous avez, je pense, conduit des études, vous pourriez être en mesure de nous suggérer des choses très pertinentes, très précises relativement à toute cette catégorisation-là, qui feraient en sorte de faire baisser ou d'éclaircir la perception que les gens peuvent avoir et que certains experts, que vous avez dit à mots peut-être juste un petit peu voilés, à la SAAQ ont différemment de la perception que vous pouvez avoir, vous.

Une voix: M. Belmont.

M. Belmont (Jean-Pierre): Merci. La tendance présentement... ce qui semble donner des résultats sur le plan international, c'est-à-dire, ce n'est pas de limiter le véhicule, mais c'est d'en limiter l'usage, c'est-à-dire que, tant que la personne ne prend pas l'expérience, on limite son utilisation. Les exemples cités, c'est: le droit d'amener un passager, le droit de rouler la nuit, le droit d'avoir le même privilège au niveau de l'alcoolémie. C'est un contrôle au niveau de l'utilisation du véhicule et non du véhicule. Ça semble être la tendance qui porte résultat ailleurs sur la planète.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député.

M. Ouellette: J'en ai une autre.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Puis je vous ferais remarquer que votre collègue de Jean-Lesage en a une aussi...

M. Ouellette: J'ai vu.

La Présidente (Mme Doyer): ...et que nous... il vous reste trois, quatre minutes.

M. Ouellette: Trois, quatre minutes. Bien, vas-y, mon ami, puis je compléterai.

Une voix: Pas de chicane, pas de chicane.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, chicanez-vous pas, là, dites-moi qui va y aller.

M. Drolet: J'aimerais juste...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet: On dit qu'il n'y a pas de mauvaise question, Mme la Présidente. J'aimerais juste, pour ma culture personnelle... Vous mentionniez tout à l'heure que les impacts sont souvent à basse vitesse, puis, bon, pour toutes sortes de raisons de sécurité routière, ce n'est pas nécessairement des hautes cylindrées, et tout. Si on se compare, par vos statistiques que vous avez sûrement, quand on voit l'Europe, quand on voit à Paris que partout, c'est... ça n'a pas de bon sens de voir autant de véhicules qui s'entrecroisent, puis des scooters, puis de toutes les cylindrées comme ça, c'est quoi, la proportion par rapport à... Il y en a, des... C'est épouvantable de voir comment j'en ai vu. C'est quoi, là, à ce moment-là, là...

M. Belmont (Jean-Pierre): Le Québec, en termes d'accidents par motos immatriculées ou par milles parcourus, est comparable avec ce qui fait sur le reste de la... dans les autres pays. Il y a par contre une chose qui désavantage le Québec, ça s'appelle l'hiver. C'est-à-dire que plus on voit de motos, dans les pays européens, par exemple, plus on voit de motos, plus les conducteurs automobiles sont conscients des motos, et c'est vrai aussi pour les cyclistes. Mais je ne défends pas les cyclistes, mais c'est vrai aussi pour les cyclistes. Par contre, au Québec, on a un phénomène où, pendant l'hiver, il n'y a pas de circulation de motos, et le problème se conceptualise au printemps, c'est-à-dire que les gens qui conduisent une voiture et qui n'ont pas vu de moto pendant six mois, quand, au printemps, ils font leur stop ou le... ils cherchent une voiture. Ils ne cherchent pas une moto, ils cherchent une voiture. Alors, la moto qui est... au départ est beaucoup plus difficile à voir parce qu'il y a juste un phare. Donc, il n'y a pas de périphérie, c'est un problème. Mais généralement au Québec... se compare au reste du monde, là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Belmont. Alors, M. le député, en deux minutes.

M. Ouellette: En deux minutes, expliquez-moi votre article 31, j'ai de la misère. Vous nous dites que c'est un but louable de tenter de réduire les conséquences d'une chute pour un cycliste, vous dites que les motocyclistes sont depuis longtemps familiers avec la problématique de la conformité des casques puis vous vous interrogez jusqu'à quel point cette modification pourrait être clairement appliquée. Expliquez-moi ça, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Doyer): M. Belmont. Ah! M. Benoît. Allez-y.

M. Benoît (Bernard): Oui, oui, effectivement on parle de conformité des casques, qu'est-ce qui va être

un casque conforme, qu'est-ce... comment on va faire pour le reconnaître. Au niveau des motos, on dit que c'est l'étiquette DOT, du Département des transports des États-Unis. On a rajouté après ça quelques autres critères européens. Mais la réalité d'appliquer ça est toujours problématique. Quand les policiers interviennent, est-ce que le casque est conforme, n'est-il pas conforme? C'est en ce sens-là, au niveau de l'application quotidienne, qui peut être un problème.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, comme je n'ai pas d'autre intervention, je vais passer la parole au représentant de l'opposition officielle, M. le député de Verchères.

● (12 h 10) ●

M. Bergeron: Bien, Mme la Présidente, je vais faire du pouce tout de suite sur ce que vient de dire mon collègue de Chomedey, ça ne fera pas différent de ce que je fais depuis un certain nombre de jours, mais simplement dire que, si nous avons eu avec nous les gens de la ville de Montréal... Dans leur mémoire, à la page 15, on dit: Les policiers ne peuvent émettre un constat d'infraction à une loi provinciale à une personne en deçà de 14 ans. La difficulté par rapport à l'application de l'obligation de porter un casque à 12 ans vient du fait que le policier ne peut pas émettre de constat d'infraction, entre autres, à une personne en deçà de 14 ans puis que quelqu'un qui ne porte pas son casque sur une motocyclette, normalement il a plus de 16 ans, ça permet aux policiers d'intervenir.

Elle est là, la nuance entre le port du casque à motocyclette et le port du casque à vélo par rapport à la mesure que veut mettre de l'avant la ministre.

Mais, d'abord, merci beaucoup, merci de votre présentation. Je dois vous dire que je n'ai pas pris personnel le fait que vous ayez dit que, depuis 10 ans, il n'y a aucune volonté politique, nous n'avez senti aucune volonté politique à se préoccuper de vos attentes et des éléments qui retiennent votre attention. J'imagine que vous pouvez conclure du point de vue qui a été émis de la part des collègues ministériels et de ce que je vais vous dire à l'instant que, oui, il y a une volonté de prendre en considération les points de vue que vous souhaitez voir intégrés dans le projet de loi n° 71. D'abord, d'autres l'ont fait avant vous dans d'autres secteurs, nous ont dit: Bien, telle mesure, comme la mesure du casque par exemple, c'est une mesure certes intéressante, mais ce n'est pas ça qui va régler le problème.

Ce qu'on nous a dit hier, c'est: Plutôt que d'essayer de guérir, ce serait peut-être une bonne idée d'essayer de prévenir. Et on l'a fait sur la mesure proposée par la ministre au niveau du casque, c'est-à-dire qu'on essaie de faire en sorte d'atténuer les effets d'un accident plutôt que de prévenir les accidents. Et je sens que c'est exactement le point de vue que vous avez par rapport aux tarifs imposés, c'est qu'on travaille sur les effets plutôt que de les prévenir. Or, ce que je comprends, c'est que vous avez des recommandations pour tenter de prévenir les accidents, ce qui aurait peut-être amené le gouvernement à ne pas avoir à imposer des frais aussi imposants... aussi importants, dis-je, pour les motocyclettes si on avait... si on s'était plutôt employé à réduire ou à améliorer le bilan routier au niveau des motocyclettes avant, en amont, plutôt que de devoir

essayer... de dire: Comme ils coûtent cher, on va augmenter les tarifs puis là, bien, on va pouvoir travailler en aval.

Évidemment, on vous renvoie à la table sur la sécurité routière. Oui, je pense qu'il y a du travail excellent, du travail très intéressant qui se fait là, mais la mesure sur le port du casque est la preuve éloquent que qu'on n'a pas besoin de passer par la table de la sécurité routière pour aboutir dans un projet de loi.

Alors, si vous avez des recommandations... Puis encore une fois vous disiez tout à l'heure que ce serait contre-productif de nous faire la nomenclature des éléments de votre mémoire de 2007. Moi, je vous signale simplement qu'en 2007 j'étais bien sûr député, mais j'étais porte-parole... je n'étais pas porte-parole en matière de transports. Alors, c'est bien évident que, moi, je vais examiner attentivement les recommandations que vous faisiez en 2007 pour m'en inspirer dans les discussions que nous aurons ultérieurement avec les collègues ministériels suite à votre discussion avec la dame de la Société de l'assurance automobile quant à d'éventuels amendements qui pourraient être apportés au projet de loi n° 71 pour répondre à vos préoccupations quant à ce qui pourrait être fait pour améliorer la sécurité routière concernant spécifiquement les motocyclistes.

D'ailleurs, peut-être la ministre voudra-t-elle, à un moment donné, permettre à la dame de la sécurité routière, Johanne St-Cyr, d'intervenir parce que tout à l'heure, c'est moi qui bouillonnais, là, parce que, quand vous avez affirmé que des gens s'achetaient des... pour éviter les frais exorbitants exigés pour des plus gros cylindrés, s'achetaient des moins gros cylindrés, si je peux me permettre l'expression, et les modifiaient par la suite... Or, j'ai senti un très grand scepticisme de la part de Johanne St-Cyr et je me suis dit: Peut-être que ce serait intéressant de peut-être rétablir les faits parce qu'ils n'ont pas l'air de vous croire, de l'autre bord, là. Ils n'ont pas l'air de vous croire. Alors, peut-être pourriez-vous amener des éléments qui permettraient effectivement aux sceptiques d'être confondus.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. Belmont, et je crois que M. Dumoulin voudrait intervenir aussi. J'ai comme vu ça, alors.

M. Belmont (Jean-Pierre): Pour répondre spécifiquement à votre question, à savoir le nom de concessionnaires à Laval qui...

M. Bergeron: ...

M. Belmont (Jean-Pierre): ...oui, oui, qui modifie les motos, ça a fait le sujet d'un reportage de Télé-Métropole il y a à peu près un an. Alors, il y a trois concessionnaires qui gagnent leur vie en faisant ça. Ce n'est pas moi qui l'invente, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Dumoulin.

M. Dumoulin (Jacques): Pour renchéris aussi, là, qu'est-ce qui arrive, c'est qu'avec les tarifs, qui sont très chers, il y a aussi une augmentation du nombre de motos anciennes, des motos qui ont plus que 25 ans, qui ont des immatriculations à très faibles coûts. Mais il y a des machines là-dedans, il y a 25 ans, qui étaient très, très puissantes donc, qui sont remises sur la route. Le code

interdit qu'ils circulent sur les voies de plus que 70 kilomètres-heure, mais qu'est-ce qui arrive, c'est qu'ils le font quand même. Et l'augmentation est dans les 25 % ou 30 % du nombre de motos historiques qui ont été immatriculées dans les deux, trois dernières années.

D'un côté peut-être un peu plus anecdotique, mais... quand on est sur le terrain, des membres de notre famille, des jeunes qui ont des motos, qu'ils n'immatriculent pas leurs motos, parce que payer 1 400 \$ cette année... s'ils se font arrêter pas d'immatriculation, ça coûte 400 \$ ou 500 \$, puis ils pensent qu'ils ne se feront pas attraper plus qu'une fois ou deux dans l'été... et, quand la police vient pour les arrêter, bien la tentation est assez forte de se sauver, et c'est là que ça se casse la gueule. Et, encore une fois, je peux parler de membres de ma famille, ça fait que des gens... un étudiant d'université, une bonne personne, mais il s'est sauvé de la police puis il s'est planté. Alors, c'est les conséquences de la catégorisation, je pense, qui sont là.

M. Bergeron: ...de me dire, c'est que... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Bergeron: Ce que vous êtes en train de me dire, c'est que, selon ce que vous observez, les tarifs sont à ce point élevés que des gens vont préférer prendre le risque de payer éventuellement une amende pour n'avoir pas fait immatriculer leurs véhicules plutôt que de l'immatriculer. Et là on en revient, si je peux me permettre l'expression, là, si je peux me permettre le commentaire, on en revient à ce sondage de la SAAQ selon lequel ce qui amène un certain nombre de comportements répréhensibles sur la route, c'est ce sentiment qu'ont les conducteurs qu'ils ont très peu de chances d'être pincés, et là ça nous ramène au 0,05. Mais je trouve ça à la fois intéressant mais très inquiétant de vous entendre nous dire ce que vous venez de nous dire.

La Présidente (Mme Doyer): M. Dumoulin, M. Belmont, je ne sais plus trop. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui veut réagir à ça?

M. Belmont (Jean-Pierre): Du point de vue scientifique, le comportement d'un individu est plus affecté par la certitude qu'il va avoir une amende que l'importance de l'amende. Et au Québec, malheureusement, je pense, la majorité des automobilistes et des motocyclistes, ils ne sont pas différents les uns des autres, pensent sincèrement que les chances, les probabilités de se faire intercepter sont moins grandes, sont... qu'ailleurs. Je veux dire, pourquoi un individu au Québec, quand il va en Ontario ou aux États-Unis, change automatiquement de comportement? Parce qu'en Ontario ou aux États-Unis les probabilités de vous faire arrêter sont nettement plus grandes qu'ici.

M. Bergeron: ...ce que vous... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Bergeron: Ce dont vous me parlez, là, c'est une combinaison des deux facteurs, c'est-à-dire qu'un jeune, plutôt que de faire immatriculer sa moto, qui va lui coûter un certain montant, se dit: Un, je ne la ferai pas immatriculer

parce qu'un je n'ai pas grand chances de me faire pincer puis, même si je me faisais pincer, ça va me coûter moins cher de payer l'amende que de faire immatriculer mon véhicule.

M. Belmont (Jean-Pierre): Ce que...

Une voix: M. Belmont.

M. Belmont (Jean-Pierre): Je m'excuse. Ce que je peux vous répondre: Moi, je ne suis pas un gars de terrain, là, je suis devant un ordinateur puis je fais des recherches. Ce que je sais d'une façon pertinente, c'est que, les gens, au lieu de payer une surprime, dès qu'ils voient qu'il y a une surprime à payer, veulent éviter de payer la surprime, d'autant plus que la liste de la SAAQ, la liste qui constitue une moto avec une surprime, est d'un incohérence totale. Ce n'est pas basé sur une espèce de rapport poids-puissance. Ils définissent une moto sport avec des critères comme s'il y a des flammes puis un Woody Woodpecker peints sur le carénage. C'est vraiment, là... ça manque d'expertise, ça manque de valeur scientifique.

Ceci étant dit, il y a des motos qui, si on utilisait la logique de la SAAQ, c'est-à-dire une moto puissante avec la grosseur du moteur puis sa capacité à produire des accélérations foudroyantes qui ne sont même pas sur cette liste-là... alors déjà il y a un problème. De plus, il y a des motos qui sont sur cette liste-là à une année donnée, et, l'année suivante, elle n'est plus sur la liste. Et ça a entraîné des problèmes, bon, et je ne dirai pas «plusieurs», mais il y a des cas où l'individu avait une moto sport, il l'a vendue pour s'acheter une moto régulière, et, la journée où il a acheté sa moto régulière, quand la liste de la SAAQ est sortie, elle était sur la liste des motos sport.

Alors, moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a une espèce de brouillard au niveau de la liste, et je peux vous dire qu'il y a des gens qui... au lieu de payer la surprime, c'est bien plus plaisant d'acheter, avec un 1 000 \$, un arbre à cames de course, un turbo, de l'injection de NO₂ que de payer une prime à la SAAQ. Alors ça, c'est un phénomène qui existe. Malheureusement, je ne sais pas pourquoi, et les experts ne savent pas pourquoi une moto modifiée est surreprésentée dans les accidents. On ne sait pas pourquoi, mais on sait qu'elles sont surreprésentées. Alors ça, je peux le défendre, ce dossier-là.

Pour ce qui est des gens qui préfèrent ne pas s'assurer puis prendre un risque, ça, je ne suis pas assez un gars de terrain pour vous le dire, là, c'est à eux qu'il faut demander ça.

● (12 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Par contre, ce que vous nous dites, puis là je ne veux pas... je veux être bien certain d'avoir saisi ce que vous nous dites, ce que vous nous dites, c'est que, de par la liste un peu brouillonne puis incohérente, selon vous, qu'a établie la SAAQ, la SAAQ elle-même encourage la modification de motos qui, selon les études que vous nous citez, occasionnent un nombre plus élevé d'accidents?

M. Belmont (Jean-Pierre): C'est la conclusion que le sommet sur la sécurité moto, qui a été tenu par l'OCDE, a conclue.

M. Bergeron: Donc...

M. Belmont (Jean-Pierre): La SAAQ, avec le phénomène de catégorisation, a créé... ou incite à la création de la seule classe ou le seul type de moto que les experts ont déterminé comme surreprésenté dans les accidents. C'est pour ça qu'on se bat là-dessus, là, ce n'est pas négociable, ça. Ça, les permis de conduire progressifs ou des choses comme ça, là, on peut vivre, on peut dialoguer avec ça, mais savoir qu'on ait une politique, au moment où on se parle, qui pousse les gens à modifier leurs motos, en sachant qu'on augmente leur insécurité, là on a un sérieux problème avec ça.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui. Mais c'est... En tout cas, je serais très intéressé de voir l'étude sur laquelle s'appuie votre assertion, parce que, si tant est que ce que vous dites... Puis je ne mets aucunement en question votre parole, là, mais il semble que, comme je vous le disais, il y a des sceptiques. Alors, si tant est que ce que vous nous dites est réel, c'est pour le moins préoccupant parce que ça va complètement à l'encontre, comme on le disait tout à l'heure, de l'esprit selon lequel il faut favoriser la prévention pour avoir à guérir par la suite, là. Donc, à quelque part, on n'a peut-être pas pris les bonnes décisions au bon moment dans tous les cas.

Revenons au projet de loi ou du moins aux dispositions actuelles, puisque je présume qu'à la suite de cette comparution vous allez nous faire parvenir des propositions pour amener de nouvelles dispositions suite à votre discussion avec Mme St-Cyr et suite à l'analyse que nous aurons faite, de notre côté, de votre mémoire de 2007, à moins que vous souhaitiez également nous faire part directement de ce que vous souhaitez voir dans le projet de loi. Tout d'un coup que ça ne viendrait pas du gouvernement, peut-être qu'on pourrait l'amener puis que de façon... avec l'esprit de collaboration auquel faisait référence la ministre. Et je pense qu'elle a raison de le souligner. Il y a dans cette commission, d'une façon traditionnelle, du moins de ce que j'ai pu constater depuis que j'y siége, un esprit de collaboration, qui fait en sorte que justement on essaie de trouver des modus operandi qui soient dans le meilleur intérêt de tout le monde.

Je ne crois pas que nous travaillions, dans cette commission, de façon très partisane. Il nous arrive, Mme la ministre et moi, d'avoir des échanges très partisans.

Une voix: ...

M. Bergeron: Ouf! Bien, bien sûr, le tango, il se danse toujours tout seul, Mme la ministre.

Une voix: ...

M. Bergeron: Il arrive que nous ayons des échanges effectivement très partisans, mais l'expérience que je vis dans cette commission m'amène à conclure qu'effectivement, d'une façon générale, que ce soit de part et d'autre, lorsqu'il y a des suggestions, on essaie de faire en sorte de trouver le modus operandi qui soit le plus convenable possible. Alors, je vous invite évidemment à

nous faire part de ce que vous voudriez voir inclus dans le projet de loi, en sus de ce qui s'y trouve déjà, parce que vous n'êtes pas les seuls à nous avoir dit: C'est comme un amalgame de petites mesurètes ici et là mais qui n'ont pas vraiment de lien ensemble, puis il manque peut-être un certain nombre de choses. Donc, si vous trouvez qu'il en manque, bien faites-nous-en part, on va l'ajouter.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, tantôt...

M. Bergeron: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...vous aviez semblé vouloir avoir une étude dont M. Belmont a parlé. Est-ce que vous voudriez en faire le dépôt formel à la commission, M. Belmont, au bénéfice de tous les membres?

M. Belmont (Jean-Pierre): Absolument.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Belmont (Jean-Pierre): En fait, si ça ne vous dérange pas, j'aimerais faire le dépôt de deux études; une qui a été faite dans les années quatre-vingt aux États-Unis et une dans les années 2000 en Europe, et les deux arrivent aux mêmes conclusions. Les études s'appellent le rapport Hurt et l'étude MAIDS, et, d'ici 48 heures, vous en aurez une copie.

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, j'aimerais, à l'instar de mon collègue de Chomedey, revenir sur vos recommandations touchant à l'article 5.

Votre dernière phrase dit, et je la répète: «L'approche coercitive aurait plus d'effet si elle visait une nettement plus grande sévérité des peines dès la première récidive de conduite avec facultés affaiblies.» Et, dans l'intervention de mon collègue de Chomedey, j'avais l'impression que ce à quoi il faisait référence, c'était aux plus de 0,08, mais, moi, j'avais l'impression implicitement que ce à quoi vous faisiez plutôt référence, c'est aux plus de 0,05. Alors, qu'entend-on, d'une part, dans «facultés affaiblies» dans ce paragraphe? Est-ce qu'on fait référence au 0,05? Et, si oui, aurais-je raison de comprendre de ce que vous nous écrivez là que vous ne souhaitiez... vous ne souhaiteriez pas nécessairement qu'il y ait une mesure, fût-elle administrative, appliquée lors d'une première offense à 0,05, mais que vous souhaiteriez la mise en oeuvre d'une mesure administrative lorsqu'il y aurait une première récidive à 0,05?

Est-ce que je saisis bien le sens du paragraphe qu'on lit et plus particulièrement de la dernière phrase?

La Présidente (Mme Doyer): M. Benoît.

M. Benoît (Bernard): Oui. Le but de cette intervention-là au niveau de l'article 5, c'était tout simplement... On n'a pas l'expertise, il y a beaucoup d'autres organismes qui vont pouvoir mieux conseiller les membres de la commission ici sur les bonnes décisions à prendre. Ce qu'on constatait simplement, c'est que est-ce qu'on fait tout ce qu'il faut pour... Parce qu'on constate que c'est plutôt les récidivistes qui causent problème. On s'interroge jusqu'à

quel point amener certaines mesures entre 0,05 et 0,08, ça peut avoir un effet dissuasif par rapport au résultat, tout simplement.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Je suis désolé, là, j'ai peut-être échappé quelque chose ou je ne suis pas... je suis peut-être en facultés affaiblies ce matin, là, mais je ne suis pas sûr... je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi ce que vous venez de dire par rapport à la question que je vous ai posée. Dans la mesure où ce que vous dites, «l'approche coercitive aurait plus d'effet si elle visait une nettement plus grande sévérité des peines dès la première récidive de conduite avec facultés affaiblies», facultés affaiblies selon les normes actuelles ou selon les normes proposées dans le projet de loi, c'est-à-dire de descendre en bas du 0,08, de se rendre à 0,05, je comprends que ce que vous souhaitez, c'est qu'advenant le fait qu'on baisse... malgré le fait que vous... vous avez des doutes, là... Malgré le fait que vous avez des doutes, advenant le cas où on descendait à 0,05, vous vous dites: On devrait se monter plus coercitif à compter d'une première récidive. Pas la première fois, tu sais. Il peut arriver à un moment donné, là, que...

Reprenons l'exemple qu'on nous sert depuis deux semaines: le monsieur et sa dame qui vont prendre un repas pour la Saint-Valentin, qui se disent: Bon, bien là, compte tenu de ma corpulence, compte tenu du fait que je suis ici deux heures, compte tenu du fait que je mange tel repas, je pense que je devrais être correct avec tant, puis, oups, j'ai dépassé un peu, je me fais attrapé par la police et... malchanceux, parce qu'il n'y a personne qui se fait attraper par la police, mais cette personne-là... ce couple-là se fait attraper par la police, ils sont à 0,05 et des poussières, puis là c'est la première fois que ça leur arrive. Ils ont juste mal évalué leur affaire, là, parce qu'ils n'ont pas pris nécessairement leur poids avant puis d'après la charte, puis tout dépendant de comment ils métabolisent l'alcool, ils se font prendre.

Est-ce que je dois comprendre de ce que vous nous dites que, dès le premier coup, ce n'est pas nécessairement ce coup-là qu'on devrait nécessairement sévir, ne serait-ce que par une mesure administrative, on devrait peut-être attendre une récidive avant d'intervenir auprès d'un... de personnes comme celles-là qui, on en conviendra, là, malgré le fait qu'ils ont peut-être des facultés légèrement affaiblies, ce n'est pas un danger pour la société, là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Benoît. Puis j'ai vu aussi que M. Dumoulin voulait...

M. Benoît (Bernard): Oui. Mme la...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. Benoît.

M. Benoît (Bernard): Oui, Mme la Présidente. Bien là, peut-être que, moi aussi, j'ai les facultés affaiblies, là, j'ai mieux compris la question cette fois-ci. Alors, effectivement, on parlait d'approche coercitive pour des récidives selon le taux d'alcoolémie qui est actuellement fixé à 0,08. On ne visait pas du tout, là, une intervention de récidive entre 0,05 et 0,08. J'espère que ça répond à la question.

● (12 h 30) ●

M. Bergeron: Ça répond à la question.

La Présidente (Mme Doyer): Ça répond.

M. Bergeron: Ceci dit, ma question demeure, dans ce sens que vous semblez considérer qu'on ne devrait pas s'enligner vers l'abaissement à 0,05. Vous dites que l'approche de sensibilisation appliquée depuis plusieurs années continuera de produire de meilleurs résultats. Vous semblez mettre en doute la possibilité que l'abaissement à 0,05 puisse avoir des résultats. Les gens à la SAAQ et au gouvernement semblent avoir une opinion différente de la vôtre là-dessus. Mais, selon la même logique, si le gouvernement devait abaisser à 0,05, selon la même logique que vous semblez appliquer au 0,08, vous vous montreriez plus sévères advenant une récidive que lors d'une première offense.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. Benoît. Pardon.

M. Benoît (Bernard): Oui. Sur ce point-là, comme je le mentionnais tantôt, on n'est pas les experts, il y a plein d'autres personnes beaucoup plus compétentes et... organismes plus compétents. On a eu une conversation, juste avant d'entrer dans cette salle, avec Mme St-Cyr, de la SAAQ, au niveau des processus de sensibilisation, obligations, etc. Alors, il y a probablement une mécanique à adopter là, mais nous sommes loin d'être les experts pour faire une recommandation en ce sens. Il y a d'autres intervenants qui vont être plus qualifiés que nous autres pour vous aider dans votre étude de ce dossier-là.

M. Bergeron: Alors, O.K., je reformule ma question. Je comprends de ce que vous nous avez dit que vous souhaitez, pour le 0,08 en montant, des mesures plus coercitives lorsqu'il y a une récidive. Jusque-là, on se suit. Je pense que ce qu'on cherche depuis déjà un certain nombre de jours, c'est: Jusqu'à quel point sommes-nous en mesure d'être plus coercitifs à l'égard des récidivistes puis des multirécidivistes que ce qui est déjà prévu dans la loi? Je pense qu'on cherche sincèrement à voir ce qui peut être fait de ce côté-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Benoît.

M. Bergeron: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! Pardon.

M. Bergeron: Non. Je vais juste poser la question.

La Présidente (Mme Doyer): Vous n'avez pas terminé, vous réfléchissez encore. Pardon.

M. Bergeron: Non. Je vais juste poser la question. Alors, ma question, c'est... On s'entend sur le fait que vous souhaitiez que les mesures soient plus coercitives s'il y a une récidive au-delà de 0,08. Ma question est fort simple. Je sais que vous n'êtes pas nécessairement des experts, mais est-ce que, selon la même logique, vous souhaitez qu'on soit plus coercitifs à l'égard de récidivistes du 0,05, donc d'être moins sévères au niveau d'une première offense mais d'augmenter le niveau de sévérité advenant le cas où il

y aurait une récidive avec le 0,05, advenant le cas où le gouvernement s'entête et décide d'aller de l'avant avec le 0,05?

La Présidente (Mme Doyer): M. Benoît, en une minute.

M. Benoît (Bernard): Oui. Ça va être très court. Logiquement, oui, la réponse brève à la question, ce serait oui. Si la coercition a un effet à partir de 0,08, bien, si on veut vraiment appliquer 0,05, on n'a pas le choix de passer à l'étape de coercition, à un moment donné, puis d'avoir des impacts plus sérieux s'il y a récidive.

M. Bergeron: ...

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Benoît. Avez-vous terminé, M. le député?

M. Bergeron: Peut-être une dernière question.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y vite, vite, puis une réponse vite.

M. Bergeron: Pour reprendre votre paragraphe, vous semblez considérer qu'il n'est pas nécessaire d'aller au 0,05 en termes de fixer la norme à 0,05. Pour vous, il suffirait d'aller de l'avant avec davantage de sensibilisation pour atteindre un résultat aussi intéressant, sinon meilleur, si je m'en... je me fie au texte de votre paragraphe.

La Présidente (Mme Doyer): M. Benoît.

M. Benoît (Bernard): Oui. C'est ce que nous croyons, qu'effectivement plus de coercition va peut-être avoir plus d'effet que d'abaisser la limite à 0,05. Mais à la limite de ce que nous... ce que sont nos perceptions de ce sujet.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. Benoît. Alors, MM. Benoît, Dumoulin et Belmont, je vous remercie de votre contribution aux travaux de la commission. Et je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 34)

(Reprise à 15 h 5)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît! Comme nous avons déjà pris un petit peu de retard, et qu'on a trois groupes à rencontrer, et que les députés ont un horaire chargé habituellement, nous allons commencer maintenant. 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 la consultation générale et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Nous recevons, dans un

premier temps, le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec. Mme Florence Pardo, directrice générale, et M. Serge Poulin, je vous souhaite la bienvenue à la commission, et nous sommes disposés à vous écouter. Vous avez un temps de 10 minutes pour faire votre présentation. À vous la parole.

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)

Mme Pardo (Florence): Mme la Présidente, distingués membres de la Commission des transports et de l'environnement, mesdames messieurs, le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec, le RAAQ, est heureux... vous remercie d'entendre nos représentations sur un sujet de grande importance pour nos membres, le Code de la sécurité routière.

Permettez-moi de nous identifier à nouveau, mon collègue et moi. Je vous présente M. Serge Poulin, qui est le responsable du dossier transport, déplacement et accessibilité, au sein de notre regroupement. M. Poulin est également agent de promotion au Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, le RAAM, qui est un organisme membre de notre regroupement. Et, moi, Florence Pardo, je suis la directrice générale du RAAQ.

Alors, un bref mot sur notre regroupement. Nous regroupons 13 associations régionales de personnes handicapées visuelles, réparties à travers le Québec, et notre mission, c'est de promouvoir les intérêts et de défendre les droits des personnes aveugles et amblyopes afin de favoriser leur inclusion... leur pleine inclusion dans tous les domaines de l'activité humaine. En ce qui concerne le transport et les déplacements, le but visé par nos membres en fait, c'est, d'une part, l'autonomie et, d'autre part, la sécurité. On peut grandement améliorer... contribuer à cette autonomie et cette sécurité en mettant en place des infrastructures, des règlements, des lois, des services et des programmes appropriés. Il est également nécessaire d'avoir une approche globale, et cette approche globale implique d'appliquer les principes de l'accessibilité universelle et de l'obligation de la... pardon, de l'obligation d'accommodement. On honore ainsi la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, loi en vigueur depuis 2004, et l'esprit de la politique d'ensemble à part entière, pour un véritable exercice du droit à l'égalité.

Alors, sans plus tarder, nous allons vous indiquer des moyens, selon nous, précis pour atteindre ces objectifs. Une grande partie des personnes qui ont des limitations fonctionnelles ont ce qu'on appelle un résidu visuel, qu'elles utilisent dans diverses activités. Alors, la loi canadienne en vigueur depuis 1989, qui oblige les fabricants de munir les véhicules de phares de jour, contribue grandement à la sécurité de ces personnes parce que, la journée, elles peuvent voir venir les voitures. Cependant, il existe encore en circulation beaucoup de véhicules qui circulent les phares éteints. Alors, nous avons une proposition très simple pour remédier à ce problème, c'est qu'on modifie la loi de façon à ce que les conducteurs soient obligés d'allumer leurs phares en tout temps si leurs véhicules ne sont pas munis de phares de jour.

● (15 h 10) ●

Comme nous parlions de la basse vision, on aimerait... on profite d'attirer votre attention sur un autre

problème que vivent les personnes semi-voyantes, c'est la piètre lisibilité des panneaux de signalisation routière.

Alors, ce n'est pas... je suis sûre que ça ne va pas vous surprendre que ce n'est pas seulement les personnes voyantes... non voyantes qui ont un problème à ce niveau-là. Et nous croyons qu'il est grand temps qu'on se penche sérieusement sur ce problème et qu'on se dote, au Québec, de normes d'accessibilité et de lisibilité de la signalisation routière. Alors, je vais céder la parole à mon collègue Serge, qui va continuer.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Pardo. Alors, M. Poulin, à vous la parole.

M. Poulin (Serge): Alors, bonjour, Mme la Présidente, ainsi que distingués membres de la commission.

Alors, les personnes aveugles et amblyopes utilisent différentes stratégies qu'on leur enseigne pour leur apprendre à se déplacer de façon sécuritaire et de façon autonome. L'une d'entre elles consiste à analyser les intersections afin de connaître le mouvement de la circulation en écoutant les véhicules. Alors, vous me voyez probablement venir. On s'en de plus en plus vers les voitures hybrides. Alors, ça veut dire quoi? Ça veut dire du silence, des voitures qui font peu de bruit puis qui sont de moins en moins localisables.

Il est évident que, pour le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec, la solution, ce n'est pas de retirer les voitures électriques ou hybrides, parce qu'on sait très bien que c'est favorable pour l'environnement et on n'en a rien contre, cependant ce qu'on soumet à votre attention, c'est que les gouvernements devront travailler en collaboration avec les fabricants d'autos, comme ça se fait d'ailleurs avec la compagnie General Motors ainsi que la National Federation of the Blind, où ils ont mis sur pied, là, en tout cas un bruiteur pour les véhicules hybrides. Alors, on espère que nos gouvernements travailleront en collaboration à ce type de recherche là soit en matière de financement ou de propositions. Mais il va falloir qu'on se penche sur la question en tout cas au Québec, c'est sûr, et en même temps, bien, qu'on travaille en collaboration avec les autres gouvernements là-dessus et qu'on reconnaisse, ça va sembler drôle à dire, mais le danger qu'amène le silence des véhicules comme étant une situation de handicap pour les personnes qui vivent avec une déficience visuelle. Et, comme le disait Mme Pardo tantôt, pour d'autres déficiences aussi, ça va jouer, les personnes qui ont une perte d'audition, et autres, donc de ne pas entendre un véhicule; même une personne qui n'a aucune limitation comme telle, un véhicule qui arrive derrière elle... ou même quelqu'un en Rollerblade, les gens ont déjà peur, imaginez-vous avec des véhicules qui vont faire à peu près ce genre de bruit là. Alors donc, il faut trouver des solutions et travailler ça ensemble.

Pour la reconnaissance aussi de l'exercice des droits des personnes qui ont une déficience visuelle, il est important de mettre des infrastructures en place pour faciliter leur autonomie et sécuriser leurs déplacements. On a eu le privilège de travailler il y a quelques années avec le ministère des Transports du Québec sur une norme concernant les signaux sonores au Québec. Alors, ce qu'on souhaite, c'est que... On sait que, pour le reste du Canada, les normes sont claires à l'effet qu'il devrait y avoir des feux

de signalisation sonores partout, et ce, sur les quatre coins de rue, alors qu'au Québec, ici, on a opté pour une solution en tout cas mitoyenne, qui nous semble logique, c'est de l'installer à des endroits très, très, très précis, des intersections qui ont été ciblées... c'est-à-dire, des types d'intersection, de façon à ce qu'on puisse en installer... bien, pas le moins possible, mais, à tout le moins, qu'on les installe à des endroits où c'est dangereux. Compte tenu de ça, puis comme on n'en demande pas partout, par contre on souhaiterait qu'il y en ait qui soient installés davantage, parce que ce qu'on constate, c'est que, dans plusieurs municipalités et territoires du ministère du Transport, il n'y a pas beaucoup d'installations qui se font, puis, comme on en demande le moins possible, bien on souhaite quand même les obtenir parce que ça, ça permet d'améliorer la sécurité.

Et les demandes en général de signaux sonores ne sont pas faites par n'importe qui, c'est fait par des usagers. Et les demandes sont validées par un comité composé de spécialistes en orientation et mobilité et de membres d'usagers. Donc, quand on décide d'installer un signal sonore ou qu'on le recommande, c'est un processus qui a été validé par tout le monde.

Alors, ce qu'on demande, c'est que, bon, évidemment le ministère injecte des budgets supplémentaires pour qu'on puisse les installer, qu'on mette aussi l'accent sur le respect de la norme tant au niveau de nos signaux sonores, parce que, malheureusement, j'en connais du ministère, des signaux sonores, qui ne sont même pas aux normes, qu'on a fixés avec le ministère, c'est un petit peu paradoxal... mais qu'on fasse respecter ça aussi, donc qu'on y injecte des fonds, qu'on fasse respecter ça et aussi, bien, qu'on procède à toute modification nécessaire concernant l'installation des signaux sonores.

Depuis l'avènement du virage à droite sur feu rouge, on constate qu'il y a beaucoup de municipalités qui ont enlevé des droits de retrait... de virage à droite sur feu rouge. Donc, on le permet. Ce qu'on remarque, c'est un grand relâchement au niveau de l'application, de la mise en oeuvre de ça, c'est-à-dire qu'on n'a plus de campagne de financement, on n'a plus de... En tout cas, il suffit d'observer à quelques endroits sur la place publique pour voir qu'il y a beaucoup d'endroits où c'est interdit de virer à droite et que ça se fait quand même. Alors donc, ce qu'on souhaite, c'est que, bon, qu'on fasse des campagnes de sensibilisation auprès des chauffeurs, des conducteurs, entre autres, qu'on travaille aussi un petit peu peut-être sur une sévérité sur l'application de la manoeuvre et qu'on remette en place...

Il y avait un comité qui travaillait là-dessus, où on avait la possibilité de voir les rapports, le nombre d'accidents, tout ça. On le sait, qu'il y a eu une hausse dans le dernier rapport, mais on n'a pas pu le voir, mais il y avait à l'époque un comité de suivi là-dessus, puis on aimerait ça que ça puisse se remettre en place justement pour évaluer différentes situations puis différentes problématiques, parce qu'on voit que tout le monde veut enlever les interdictions de virage à droite sur feu rouge, mais je ne suis pas sûr que c'est peut-être là la meilleure solution et qu'on puisse évaluer ça avec précision. On a...

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin, malheureusement, il reste... il ne vous reste plus de temps. Vous...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Quoi? Pardon? Vous acceptez de leur laisser plus de temps?

Une voix: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, bien, parfait. Alors, c'est ça. 10 min 30 s, que vous avez faites. Des gens vous donnent un peu de temps. Alors, si vous voulez en tenir compte, on va vous... on vous écoute encore un peu. Allez-y.

M. Poulin (Serge): Je vais faire bref, Mme la Présidente. Je n'en ai que pour peut-être une ou deux minutes. Je vais essayer de vous résumer ça.

Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec a aussi une préoccupation, ainsi que toutes les associations des personnes ayant des limitations fonctionnelles ont une préoccupation concernant le nouveau déploiement des carrefours giratoires. On sait qu'un carrefour giratoire, c'est fait, à la base, pour améliorer la fluidité de la circulation, et on a tendance à vouloir installer ça un petit peu partout. Et on a constaté, avec des études qu'on a faites via l'Association des établissements en réadaptation en déficience physique du Québec... on a pris une position à l'effet qu'il ne faudrait pas installer ce type de carrefour là à des endroits où est-ce qu'il y a des piétons. En fait, ce qu'on dit, c'est d'installer ça à des endroits où est-ce que c'est plus des échangeurs d'autoroute ou des endroits où les piétons ne circulent pas, de façon à ce qu'on puisse correspondre aux objectifs premiers d'un carrefour giratoire, qui est la fluidité. Si on installe ça, et je donne un exemple, il y en a un près de la station... près de la station d'autobus Boucherville, bien là il faudrait le rendre accessible, c'est-à-dire mettre des feux sonores. Donc, ça veut dire mettre un feu de circulation. Donc, on contrecarre l'objectif premier, qui est l'augmentation de la fluidité.

Alors, ce qu'on dit, c'est d'installer ça dans des endroits où est-ce que les piétons n'accèdent pas et ailleurs d'essayer de maintenir les ronds-points traditionnels avec des intersections, le plus simplement possible, de façon à ce qu'on n'ait pas à y aménager de l'accessibilité universelle.

Sur ce, je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Poulin. Merci, Mme Pardo. Alors, la parole est à la partie ministérielle pour 20 minutes... attendez un peu, 23 minutes. Ils ont donné deux minutes.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! 25 moins 2. Vous avez donné de votre temps, donc ça fait 23 minutes.

Une voix: ...Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y. On ne se chicanera pas pour deux minutes.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. Alors, Mme Pardo, M. Poulin, merci beaucoup d'être là. Je trouve ça fort intéressant. Je suis très heureuse de vous entendre. Et vous nous apportez des choses aujourd'hui, là, que souvent on peut oublier ou qu'on ne pense pas de façon

systématique et qui des fois ne sont pas nécessairement ni très coûteuses, mais qu'il faut juste les planifier. Et alors, moi, je suis très heureuse, j'entends des choses intéressantes puis je pense qu'il y a des choses sur lesquelles le ministère, la SAAQ vont pouvoir se pencher.

Je vais commencer. Je ne sais pas par où commencer, parce que, là, il y a plusieurs éléments que j'ai relevés. Mais je vais commencer par vos feux de circulation sonores, M. Poulin. Oui, je pense que c'est M. Poulin qui nous a parlé de ça. Alors, on me dit, M. Poulin, qu'il y a une rencontre le 3 mars, à laquelle vous êtes convoqués, alors une rencontre avec le ministère, si je ne me trompe pas, Carl...

Une voix: Oui.

Mme Boulet: ...O.K., avec le ministère, et que c'est... on va parler spécifiquement de ce sujet-là. Alors, je veux... Puis après ça on me dit que, dans un deuxième temps, il y aura une rencontre, après la rencontre du 3 mars, une rencontre du comité consultatif municipalités-MTQ, parce que les feux de circulation sont, la plupart du temps, sur les territoires municipaux. Mais, moi, je trouve ça très intéressant et je vous dis: On pourrait peut-être... Comment on peut développer ça? Ou comment on peut... On peut-u avoir un plan de match? Dans trois ans, dans cinq ans, dans 10 ans, combien on veut de feux sonores, de feux de circulation sonores? À quel endroit? C'est quoi, les endroits stratégiques? Est-ce qu'on peut avoir un plan de match, là, qui s'échelonne sur quelques années puis qui nous permettrait de couvrir une grande partie du territoire? Je pense que ça serait fort intéressant.

Et la portion qui est sur le réseau du ministère, c'est une chose, mais, la portion qui est sur le réseau des municipalités, on pourrait, à partir des fonds de la sécurité routière qui sont générés par les photoradars, on pourrait accompagner les municipalités pour qu'ils puissent installer des feux de circulation sonores. Alors, je pense qu'il y a quelque chose de très intéressant là. Et il y a une rencontre, là, ils m'entendent ici, là, Carl m'entend, alors la rencontre du 3 mars, là. Je vous invite, là, à mettre, sur la table, des propositions. Puis le ministère, là... et je pense qu'il faut absolument se pencher sur ce problème-là. Je pense que ce que vous nous amenez aujourd'hui, c'est un impératif pour les gens que vous représentez. Et, si on peut faire plus, on va le faire.

● (15 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mme Pardo... M. Poulin?

Mme Boulet: ...continuer, puis après je vais vous laisser. Je vais juste aller sur un autre point: les phares de jour.

Alors, les phares de jour, Mme Pardo, elle en a parlé. Alors, on me dit que ça, ça pourrait être apporté en papillon dès qu'on fera l'étude article par article de ça, de ce présent projet de loi, là. Alors, on pourrait apporter tout de suite cette modification-là et ne pas la reporter dans le temps. Alors, on juge... On me dit, à la SAAQ, que c'est justifié et qu'on pourrait, dès l'étude du projet de loi actuel, l'inclure à partir d'un papillon qu'on ajouterait au projet de loi. Je vais les laisser peut-être commenter puis je vais revenir. J'avais deux autres petites questions.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. On peut commencer par Mme Pardo, sur les phares de jour, et ensuite on va aller à M. Poulin. Mme Pardo.

Mme Pardo (Florence): Bien, nous sommes très, très heureux d'entendre ça. Et c'est pour ça... dans la présentation, on a mentionné que c'était quelque chose d'assez simple à faire. Des fois, il y a des choses qu'on veut faire, et on sait que ça vaut la peine de le faire, mais on peut comprendre la complication que ça implique. Donc, c'est quelque chose qui va vraiment faciliter tout le monde, donc on est très heureux d'entendre ça.

J'aimerais dire un petit mot sur les signaux sonores, puis M. Poulin, qui a une grande expertise, pourra continuer. Mais je suis très heureuse aussi d'entendre cet intérêt à faire bouger les choses à ce niveau-là parce que, comme on l'a dit dans notre présentation, c'est après, une fois qu'il y a eu la demande en bonne et due forme d'un usager et l'approbation par le spécialiste... on voit: la façon d'améliorer les choses, c'est vraiment au niveau de débloquent deux choses: d'une part, les budgets, parce qu'il faut de l'argent, et, d'autre part, aussi un mécanisme au niveau des échanciers, et tout ça. Mais, comme vous parlez de plan de match et de même de voir à long terme, ça, c'est quelque chose qu'on est très heureux d'entendre.

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Juste revenir sur le fait... Effectivement, il y a une réunion le 3 mars sur laquelle on va parler de la norme. Je considère qu'avec les gens du ministère, les spécialistes en orientation et mobilité, les usagers on a développé une norme des plus sécuritaires, j'oserais presque dire, au monde, parce que je n'en ai pas vu de développé de façon aussi sécuritaire que celle qu'on a faite au Québec. Elle n'est peut-être pas parfaite, il y en a qui veulent la réouvrir, mais je peux vous dire qu'on va discuter fermement, parce que je pense que ce qu'on a créé au Québec, c'est un chef-d'oeuvre, non pas parce que j'y ai travaillé, mais c'est parce que je la considère comme étant sécuritaire. Alors, c'est ça, le principe. Mais effectivement je vais aller la défendre. Et j'aime beaucoup votre idée de plan de match. C'est sûr que ça se fait dans nos associations membres, mais on pourra voir à essayer de faire peut-être une certaine évaluation, comme vous dites, de... Parce que, moi, je peux vous dire, comme, de mon côté, à Montréal... mais il y en a ailleurs, il y en a dans d'autres régions, avec Mme Pardo, on pourrait essayer de voir au moins pour qu'on puisse, comme vous dites, travailler sur des budgets éventuels pour pouvoir en installer. Étant donné qu'on n'en veut pas partout, ce serait quand même impératif qu'on puisse avoir ceux qu'on désire.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: J'aimerais revenir. Vous nous avez parlé aussi de la piètre visibilité des panneaux de signalisation. Est-ce que ce sont surtout les panneaux du réseau routier supérieur ou c'est plus des panneaux municipaux? Ça doit être plus, tu sais...

Mme Pardo (Florence): Pour...

Mme Boulet: ...quand vous circulez, c'est ça?

Mme Pardo (Florence): Excusez-moi.

Mme Boulet: Non, non, allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): ...

Mme Pardo (Florence): Pour nos membres, c'est sûr que c'est plus «municipaux». C'est-à-dire quelqu'un qui a une basse vision devrait être capable de mieux voir des panneaux qui indiquent des rues et qui indiquent quoi que ce soit. Mais, comme on se penchait sur la question, on se disait: Mais c'est rare qu'on déborde des besoins des personnes handicapées visuelles. Mais je suis sûre qu'au niveau des conducteurs aussi... parce que souvent, nous, on ne conduit pas, donc on est conduits, puis on voit des personnes qui ont une bonne vision et qui ont de la difficulté à bien circuler. Donc, c'est de là que vient cette recommandation que ça peut être quelque chose de plus large aussi.

Mme Boulet: Alors, là-dessus, Mme la Présidente, si vous me permettez, on pourrait peut-être écrire... le ministère pourrait peut-être écrire à l'UMQ, à l'Union des municipalités du Québec, et les sensibiliser à cette problématique-là, leur dire que les panneaux doivent être dégagés, qu'ils doivent être clairs, qu'il doit être bien visible. Alors, je pense qu'on pourrait faire cette approche-là auprès de l'Union des municipalités du Québec. Je pense que ce serait intéressant.

Et mon dernier point, je vais revenir après, je vais laisser la place à mon collègue, je voudrais vous entendre sur les voitures électriques. Je pense, c'est M. Poulin qui nous en a parlé. Je veux que vous m'expliquiez, là, votre bruiteur. C'est-u un klaxon qu'on actionne occasionnellement ou si c'est un bruit qui est constant parce que la voiture électrique, elle est très... est silencieuse? C'est quoi qui... Parce que ce qu'on me dit, c'est... sur nos VBV, nous, les VBV, on a exigé qu'il y ait des klaxons. On a même écrit au fédéral pour le... à Transports Canada pour le sensibiliser à cette dynamique-là. On me dit: C'est un problème un peu partout dans le monde, là. Alors, c'est quoi, c'est... J'imagine qu'au niveau des nouvelles technologies... et comment vous voyez ça? C'est... Expliquez-moi, je voudrais juste mieux comprendre, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Bien, écoutez, j'ai vu le devis technique, j'ai entendu le bruit. Je vous avoue que j'ai plus ou moins encore été dans les détails, parce que justement ils sont à l'état embryonnaire de ça, mais ce que j'en comprends, c'est que c'est une espèce de bruiteur mais qui serait toujours en fonction, de ce que j'en comprends. Mais je ne voudrais pas vous donner de précision telle que celle-là parce que je n'ai pas assez travaillé sur le document, mais je sais qu'on travaille là-dessus parce que, pour nous, comme je le mentionnais, c'est vraiment... l'analyse de la circulation se fait via le bruit des véhicules. On ne demande pas à ce que ça fasse un bruit infernal mais au moins... Et ça, c'est pour l'ensemble des gens, l'exemple que je vous donnais tantôt. Puis ça, c'est des gens qui n'ont pas de limitation qui m'ont dit: Tu sais, là, quand quelqu'un arrive en arrière de nous en Rollerblade, là, on fait le saut, là, c'est incroyable. Puis, les voitures, quand elles vont devenir

électriques, là... encore hybrides, il y a des fois qu'on entend encore le moteur, mais, lorsqu'elles vont être électriques complètement, ça va devenir presque des bicyclettes à pédales, ça, là, là, peut-être pas autant que ça, mais presque.

Donc, c'est un bruiteur qu'ils ont fait. Est-ce qu'il fonctionne à tous les tant de secondes? Ça, je n'ai pas le devis technique, mais je pourrais le consulter et vous revenir avec ça, là.

Mme Boulet: Oui, ce serait intéressant. J'aimerais ça que vous nous... s'il y a des expériences, qui se font dans d'autres pays, ou les nouvelles technologies, parce que, j'imagine, c'est une problématique qui a dû être soulevée partout, là...

M. Poulin (Serge): Effectivement.

Mme Boulet: Alors, ce serait intéressant, là, de nous donner un peu plus la perspective, là, de ce que devrait être, dans un monde idéal, là... pour que ça puisse vous faciliter la vie. Alors, je vais laisser à mon collègue, Mme la Présidente, si vous me permettez.

La Présidente (Mme Doyer): Avant de laisser la parole au député de Chomedey, Mme la ministre, je me permettrais de vous dire peut-être de... ce dont vous venez de parler pour l'UMQ... peut-être la FQM aussi.

Mme Boulet: Oui, les deux.

La Présidente (Mme Doyer): Si c'est pertinent.

Mme Boulet: Tout à fait, les deux, tout à fait. C'est juste que...

La Présidente (Mme Doyer): Parce que j'ai de mes municipalités qui...

Mme Boulet: ...les plus grosses villes, c'est plus... le problème est dans... plus dans les plus grosses villes, là.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, dans les très, très grosses villes, mais...

Mme Boulet: C'est ça, mais à tous les deux, tout à fait. Vous avez raison, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Juste parce qu'il y en a qui sont associées à la FQM mais qui ont quand même une bonne grosseur de ville.

Mme Boulet: Tout à fait. Il n'y a pas de problème du tout.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Mme Pardo, M. Poulin, bienvenue.

J'ai deux petites questions pour vous peut-être un peu plus techniques. Je regardais dans votre mémoire. Vous nous avez mentionné que vous représentiez 13 associations régionales. Donc, est-ce que je déduis correctement, en pensant, que vous êtes dans les grandes villes? Je

voudrais savoir: Vous représentez combien de personnes et à quel endroit, de façon générale?

Et, l'autre chose, mes souvenirs... ou mon ancienne profession m'est revenue, et puis je me disais: Est-ce que vous avez fait des représentations aux différentes associations policières du Québec pour les sensibiliser peut-être à certains besoins particuliers, que ce soit la circulation au niveau des intersections, etc., juste pour les... qu'ils soient sensibles et qu'ils soient très conscients de ça? Parce qu'on va être porté, à un moment donné, à oublier ou à prendre pour acquises certaines choses, que tous les piétons ont tous les mêmes besoins au niveau des intersections. Vous avez parlé du vieillissement de la population, ça va être une problématique dans quelques années. Il y en a qui vont arriver là plus vite que d'autres, avant que mon collègue de Verchères le mentionne, mais... C'est ça, je veux vous entendre, je veux vous entendre sur la sensibilisation que vous avez pu, ou que vous pensez, ou que vous pourriez faire au niveau des agences policières du Québec et aussi connaître... vous êtes... vos associations régionales. Vous vous situez où, et ça comprend combien de membres?

● (15 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mme Pardo.

Mme Pardo (Florence): D'accord. En fait, le RAAQ, on n'est pas un regroupement de personnes mais un regroupement d'associations, et, ces associations-là, les 13 en fait, il y en a une dans presque toutes les régions. Je pense que c'est le Nord-du-Québec et le Centre-du-Québec en tout cas où on n'en a pas, là, mais, tout le reste, Abitibi, Bas-Saint-Laurent, il y a une association qui est membre du RAAQ. Et, si on additionne les membres de ces associations-là, ça regroupe à peu près 2 000 personnes qui sont actives, disons, au sein du RAAQ. Mais c'est sûr que, lorsqu'on consulte et qu'on travaille ensemble au niveau de nos comités et que les associations régionales font leurs propres activités, nous essayons d'aider toutes les personnes bien sûr qui ont des limitations visuelles, qu'elles fassent partie du regroupement ou pas. Et voilà pour le RAAQ.

Au niveau de la sensibilisation, bien on fait toujours de la sensibilisation. L'idée de cibler les policiers, c'est une excellente idée, puis tantôt M. Poulin, qui fait beaucoup de sensibilisation, pourra peut-être vous donner des exemples de démarche auprès de ce groupe de professionnels là. Quand on fait la sensibilisation, par exemple la Semaine de la canne blanche, c'est un moment privilégié où le RAAQ fait beaucoup de travail de sensibilisation, souvent on va faire soit le public en général, mais parfois, dépendant de l'activité, on va cibler un groupe en particulier. Ça peut être, comme vous le suggérez, les policiers, ça peut être les écoliers ou peu importe.

Donc, c'est une excellente idée, et... Mais par contre on travaille avec les moyens que nous avons et des fois on n'arrive pas à rejoindre toutes les personnes qu'on aimerait joindre.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Pardo. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: M. Poulin, peut-être que... parce que Mme Pardo a parlé que M. Poulin peut-être voulait rajouter quelque chose là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Ah, bien sûr. M. Poulin, oui, M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Mme la Présidente, alors juste peut-être revenir sur les deux points en ce qui a trait à la représentation.

Ça peut sembler peu comme nombre de personnes, mais il y a beaucoup de personnes qui ne sont pas nécessairement aux activités de nos associations membres mais qui sont des personnes aveugles et amblyopes quand même et qui partagent la position qu'on adopte dans plusieurs dossiers. Sans compter le fait, et vous l'avez mentionné tantôt... on va tous vieillir un jour, hein, c'est la vérité de La Palice, je veux dire, et on n'aura pas peut-être une limitation fonctionnelle significative, mais on peut avoir une perte de vision, des pertes d'équilibre, une perte d'audition, une perte de quelque chose. Puis en quelque part les revendications qui sont faites là souvent sont faites dans un concept, je dirais, transversal qu'on appelle l'accessibilité universelle. On voit des personnes, les entraîneurs qui entraînent des personnes qui ont une déficience intellectuelle à utiliser les signaux sonores. Les gens, les personnes des garderies font ça aussi avec les enfants. Donc, on voit bien que ce n'est pas uniquement pour la déficience visuelle.

En ce qui a trait à votre deuxième question, et c'était justement assez en lien avec notre proposition de remettre sur pied le comité de suivi sur l'implantation du virage à droite, mais il peut s'appliquer sur d'autre chose, c'est que justement on organisait, via ce comité-là... Parce qu'il y avait des représentants du ministère, des représentants de la police, des représentants des municipalités, et tout ça, et on pouvait travailler sur des publicités que j'appellerais provinciales, en général. Parce que, quand on... en tout cas, moi, par expérience, pour avoir travaillé avec des groupes de policiers, non pas qu'ils sont contre le principe, mais, quand on leur... quand on les rencontre, on leur dit: Bien là, on voudrait vous sensibiliser au fait qu'à tel coin de rue il y a beaucoup de, par exemple, non-respect de la manoeuvre du virage à droite, bien ils vont dire: O.K., on va effectuer un suivi pendant x temps, puis on en reparlera. Mais là on le fait peut-être une journée ou deux ou peut-être une semaine, on ne nous le dit même pas, bien souvent. Alors, c'est ce qu'on arrive à faire parce qu'ils nous disent: Bien oui, on connaît la loi, on le sait, en tout cas, si on parle de cet aspect-là du virage à droite.

Alors, c'est pour ça que, nous, on dit: En ayant le comité de suivi, bien on pourrait, nous, d'une part, amener des feed-back, les policiers pourraient amener des feed-back comme ça se faisait dans le temps. Avec le ministère on avait les rapports aussi d'accident, on essayait de... parce qu'il y avait beaucoup de gens d'impliqués dans ça, là. Là, je vous ai nommé ceux-là, mais il y avait les gens de Vélo Québec, il y avait les gens de la Fédération de l'âge d'or du Québec. Donc, beaucoup de personnes sont impliquées par le virage à droite sur feu rouge, là. Ce n'est pas juste la déficience visuelle, c'est, je vous dirais, l'ensemble de la population, y compris les personnes âgées, qui constituent, entre guillemets, une bonne... et qui vont constituer une majorité de la population du Québec sous peu, si ce n'est pas déjà ça.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Poulin. J'irais à une demande d'intervention du député de Chapleau. M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme Pardo. Bonjour, M. Poulin. Votre mémoire est fort intéressant. Et, comme Mme la ministre, j'ai très hâte... Étant nul en mécanique, là, votre histoire de bruiteur, là, je n'en ai aucune idée, mais j'ai très hâte de voir ce que c'est, là. Mais ma question n'est pas là, c'est par rapport aux carrefours giratoires. Vous disiez, là, vous recommandez de les mettre... ou à des accès d'autoroute où il y a le moins de circulation. Mais présentement, je sais, en Outaouais, dans la ville de Gatineau, il y a déjà, puis à titre d'exemple, il y a déjà des carrefours giratoires en plein centre-ville. Vous suggérez quoi comme mode, je ne sais pas, de sécurité ou mode d'atténuation pour... Parce qu'il y en a, il y en a quand même, là, plusieurs depuis quelques années.

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): La situation, c'est de le rendre accessible universellement, comme j'ai suggéré à une personne du ministère des Transports qui m'a avoué candidement que, s'il avait su que ça causait une problématique comme ça, il n'aurait pas fait installer celui à Boucherville, parce qu'il est directement à côté du terminus d'autobus.

Cela étant dit, bon, comme on dit, des fois on est... on a beau agir avec toute notre volonté, mais il y a des choses qu'on n'est pas conscients sur le coup, puis ça, c'est correct. Mais là ce qu'il faut faire, c'est trouver des solutions à partir de là. Alors, ce qui est proposé comme solution, c'est qu'ils doivent être munis d'un signal sonore évidemment pour permettre aux personnes de pouvoir traverser au début et à la fin. Et ce que je vous expliquais, c'est que ça contrecarre, entre guillemets, la fluidité, parce que, là, on parle d'un feu de circulation, donc. Mais là, étant donné que vous dites que la structure est déjà là, l'infrastructure, l'installation, tout est en place, bien il faut le rendre accessible. Alors là, il faudrait regarder vraiment sur place avec des solutions. Mais la solution première, qui est inévitable, c'est de mettre un signal sonore à l'entrée et à la sortie du carrefour giratoire, on n'aura pas le choix.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Non? Ça va aller? Alors, nous allons passer à la partie de l'opposition officielle. M. le député de Verchères, vous avez 20 minutes pour votre échange.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. D'abord, merci infiniment d'être des nôtres aujourd'hui. Vous apportez des éclairages nouveaux par rapport à ce qu'on a eu l'occasion d'entendre jusqu'à présent et des éclairages qui nous apparaissent... en tout cas qui m'apparaissent, personnellement, puis il semble que ce soit le cas également du côté ministériel, qui m'apparaissent des plus intéressants.

Nous avons rencontré des organismes comme Vélo Québec, Vivre en ville, qui nous disaient qu'il fallait que le législateur fasse en sorte de placer l'intervenant le plus vulnérable au centre de nos préoccupations, alors que traditionnellement, historiquement parlant, quand on a conçu le Code de la sécurité routière, on avait d'abord mis au centre des préoccupations l'automobile, et qu'il faudrait peut-être revenir avec le piéton, le cycliste au centre de nos préoccupations. Et, lorsque nous vous écoutons parler, on comprend qu'il y a peut-être plus vulnérable encore

qu'un piéton. Un piéton qui est malvoyant, c'est plus vulnérable, et ça doit nous amener, comme législateurs, à une sensibilité particulière pour effectivement faire en sorte d'assurer une plus grande sécurité, et, qui plus est, comme le soulignait à juste titre M. Poulin, c'est tout le monde qui va en bénéficier. Quand on pense aux enfants des CPE à qui on enseigne de se fier au signal sonore, bien je pense que c'est effectivement une bonne façon d'illustrer que les mesures qui pourraient être mises en place peuvent bénéficier à l'ensemble de la population.

Alors, je ne veux pas revenir sur les éléments qui ont été évoqués jusqu'à présent, sinon pour dire que, l'utilisation obligatoire des phares durant le jour, la ministre vous a parlé d'un papillon, il s'agit d'un amendement qu'on pourrait apporter au projet de loi et que nous accueillerions évidemment, de notre côté, de façon très favorable également. Impact des véhicules électriques ou hybrides; également, moi, je serais très intéressé de savoir ce qui se fait, parce que vous êtes bien... tout le monde est bien conscient qu'outre les avantages des véhicules et les avantages environnementaux des véhicules hybrides, des véhicules électriques il y a toute une série d'avantages qu'on y retrouve et notamment le fait que ce sont des véhicules qui sont effectivement moins bruyants. Puis il y a des gens qui se disent: Bien, c'est beaucoup plus agréable comme conduite d'avoir un véhicule qui soit moins bruyant, qui est presque silencieux.

Je racontais tout à l'heure une anecdote: quand j'ai conduit, une première fois, un véhicule hybride, quand j'ai démarré le véhicule, j'ai cherché, pendant un bon bout de temps, la façon de le démarrer parce que j'avais l'impression qu'il ne l'était pas tellement c'est silencieux. Alors, je comprends que pour vous ça peut occasionner un certain nombre de problèmes. Alors, d'un point de vue technique, j'ai besoin de savoir... je serais intéressé à savoir, du moins, quel genre de bruit on va installer sur un véhicule silencieux pour faire en sorte de le rendre sécuritaire pour des gens qui ont un problème de vision.

Alors, j'aurais le goût de revenir également sur un élément qu'a soulevé la ministre tout à l'heure. Quand vous parlez... au-delà de la signalisation municipale, on sait à quel point, dans certains cas, c'est un véritable capharnaüm: des fois, les panneaux sont installés au centre, des fois ils sont installés du côté gauche, des fois ils sont installés du côté droit, des fois tu en as un à une rue; la rue d'après, tu n'en as pas; ou des fois, selon la rotation d'installation des différents panneaux, tu vas en avoir écrits avec tel format d'écriture puis, la fois d'après, plus petits, plus gros, telle autre couleur, donc c'est très difficile pour l'automobiliste de s'y retrouver.

Mais, lorsqu'on parle de signalisation sur le réseau supérieur, moi, j'ai toujours eu l'impression que, d'une façon générale, les panneaux étaient relativement visibles. Est-ce que vous avez des exemples de panneaux de signalisation qui mériteraient, selon vous, d'être améliorés pour le bénéfice de gens qui ont des troubles de la vue mais également pour le bénéfice de la population en général?

● (15 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mme Pardo ou M. Poulin?

M. Poulin (Serge): Je sais que...

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Je sais qu'on me dit que les panneaux relatifs aux interdictions de virage à droite sur feu rouge ne sont pas si visibles que ça. Mais effectivement on fait beaucoup référence à des panneaux de municipalité.

Mais ce que j'aime beaucoup dans votre intervention, et vous avez ciblé la problématique, c'est la standardisation. Et ça, pour une personne aveugle ou amblyope ou pour l'ensemble de la population, de toute façon les choses standard qui sont aux mêmes endroits deviennent en quelque sorte des repères précis, alors, mais, dans le cas des panneaux supérieurs, je pense qu'effectivement il y a une forme de standardisation, mais ce que j'entends, c'est que c'est surtout les contrastes. Moi, en tout cas c'est ce que j'ai entendu. Je ne sais pas, Mme Pardo, de son côté, mais on avait entendu plus la problématique liée à la non-standardisation. Et ça, ça serait peut-être intéressant en tout cas, si on pouvait trouver une façon ensemble, d'inclure justement les gens des municipalités là-dedans, dire: On peut-u standardiser? Parce que la personne qui arrive puis qui voit à peu près... Il y a même un chauffeur de taxi hier qui me disait... on était dans un coin de rue à Montréal, puis il me dit: Écoute, il dit, il y a à peu près huit panneaux sur le même poteau, il dit, quelqu'un qui n'est pas habitué, là, il dit, c'est comme rien, je ne sais pas comment il peut y arriver.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Poulin. Mme Pardo, est-ce que vous auriez quelque chose à rajouter?

Mme Pardo (Florence): Seulement pour faire suite à ce que dit M. Poulin, c'est que je pense que la population en général, à quelque part, peut bénéficier de l'expérience des personnes ayant des limitations visuelles parce que justement on travaille très fort sur des normes d'accessibilité et on a des... comme dit M. Poulin, la standardisation, c'est un principe. L'idée de contraste, c'est un principe. L'idée de point de repère ou d'ergonomie, quand on mentionne justement: S'il y en a huit, c'est... ça se fait beaucoup par expérience et par analyse de mise en situation de la personne, comment la personne fonctionne et qu'est-ce qui va lui faire mieux atteindre son objectif. Ça, c'est tout ce qui se fait en réadaptation et en accessibilité. Et, si on entend beaucoup des personnes qui n'ont pas de limitation visuelle se plaindre un peu de la signalisation... Donc, je pense que c'est de partir de ces mêmes principes là, des principes de normes, des principes de normes d'accessibilité et de lisibilité.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, j'aimerais revenir sur la question des carrefours giratoires.

Bien, on sait que c'est une pratique qui est en vigueur ou en usage de façon beaucoup plus élaborée et depuis beaucoup plus longtemps en Europe par rapport à en Amérique du Nord. C'est une tendance qui semble vouloir s'installer lentement mais sûrement en Amérique du Nord. Vous sembliez indiquer tout à l'heure que ce pourrait être acceptable, pour peu que ce soit utilisé, lorsque c'est en transition vers des voies plus rapides. Je me suis laissé dire que c'était peut-être également pour les piétons plus sécuritaire lorsqu'on installait un carrefour giratoire

là où il y a plus de quatre voies qui viennent se rejoindre, là. Donc, ce n'est pas simplement une intersection à quatre voies mais une intersection à cinq et même à six voies. C'était peut-être plus sécuritaire même pour le piéton, le carrefour giratoire.

Est-ce que vous êtes d'accord avec une telle hypothèse ou une telle assertion?

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Je vous dirais que, pour la personne handicapée visuelle, étant donné que ce n'est pas une configuration standard et que c'est une configuration souvent qui est en forme arrondie... la personne handicapée visuelle ne peut pas maintenir sa ligne d'orientation dans un carrefour giratoire.

Si on décide de les rendre... mais, comme je le dis, si on décide de les sécuriser, de les rendre accessibles avec des feux sonores, si on dit: Dès la conception d'un signal sonore, d'un carrefour giratoire, il devrait être obligatoirement muni d'un signal sonore, et autres, et autres adaptations nécessaires, bien là... mais c'est sûr qu'idéalement on ne conseillera pas ça, parce que, comme je vous dis, c'est une forme d'intersection ou de façon de circuler où la personne ne peut pas maintenir sa ligne d'orientation. Donc, elle ne peut pas suivre une ligne droite parce que ça fait souvent des ronds, ça, et la problématique, c'est que les gens ne les utilisent pas dans ce temps-là, ils vont s'organiser pour passer ailleurs, quand faire se peut.

Et la différence que je vous dirais aussi... j'aime beaucoup votre question, parce qu'on nous compare souvent à l'Europe, mais je pense qu'au Québec on est des gens avant-gardistes en ce sens que, nous, et quand je dis «nous», c'est «nous» avec vous et tout le monde, on a décidé d'adopter une politique qui est claire, qui est l'inclusion des personnes qui vivent avec une limitation fonctionnelle. Quand on va en Europe, on va dire souvent aux gens... Et, moi, je le sais, j'ai des amis qui viennent d'un peu partout en Europe, ils me disent: Tu sais, les personnes qui ont une limitation fonctionnelle en Europe, c'est très rare qu'elles vont sortir seules, elles vont souvent sortir accompagnées avec des gens. Et, nous, au Québec, on a fait le pari inverse, on a dit: Rendons les gens autonomes et réduisons leur situation de handicap, puis ils vont être capables d'agir par eux-mêmes puis donc de décider de ce qu'ils et elles veulent eux-mêmes. Et ça, je pense que... moi en tout cas, je trouve qu'on est d'avant-garde là-dessus, et il faut continuer ce principe-là.

Mais il ne faut pas créer des nouvelles situations de handicap parce que, là, si on crée des situations, bien là on va avoir plus de gens qui vont retourner au transport adapté, donc une méthode limitative, alors qu'on pourrait leur permettre d'emprunter des réseaux réguliers, d'être autonomes, d'aller là où ils et elles veulent quand ils le veulent, comme, bien, comme l'ensemble des citoyens le ferait, finalement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Poulin. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui. Je comprends bien, là, ce que vous nous dites lorsque vous nous signalez que, pour une personne avec une limitation visuelle, le fait qu'on est dans une configuration un peu différente, dans un carrefour

giratoire par rapport à une intersection traditionnelle, ça fait en sorte que les repères ne sont plus là.

Ceci dit, la question que je vous posais, c'est: Comment? Puis c'est peut-être très technique, au fond, comme question, mais est-ce que, pour une personne avec une limitation visuelle qui se retrouve à une intersection où il y a plus que deux artères qui se rejoignent, donc quatre directions, là... ou tu peux avoir cinq directions puis même six directions, est-ce qu'on ne perd pas un peu nos repères dans une intersection comme celle-là?

M. Poulin (Serge): C'est d'ailleurs le type d'intersection qu'on recommande l'installation du... Quand j'expliquais tantôt qu'on n'en demandait pas partout au Québec, bien là vous avez un bel exemple de l'endroit où on va en demander. On va en demander parce que c'est ce qu'on appelle une intersection non conventionnelle, c'est-à-dire en croix, comme on connaît habituellement, et où il y a des bretelles d'accès, et tout. Donc, c'est sûr qu'à ce moment-là on va recommander dès sa conception l'installation d'un signal sonore. Ça, c'est clair.

M. Bergeron: O.K. Donc, compte tenu du fait qu'il semble que ce soit une tendance qui soit appelée à se développer au Québec, c'est sûr qu'évidemment les personnes avec une limitation visuelle vont devoir s'adapter à ces nouveaux repères, mais ce que vous... au fond, ce qu'on doit comprendre de ce que vous nous dites, c'est qu'ayons donc la préoccupation, lorsqu'on installe un carrefour giratoire, d'y installer automatiquement ou quasi automatiquement des signaux sonores.

● (15 h 50) ●

M. Poulin (Serge): C'est un des aspects. Et ce n'est pas «quasi», c'est toujours, ça va être automatiquement ça, mais ce n'est pas juste ça. Il faudrait voir la configuration du carrefour giratoire. Est-ce qu'il sera utilisable? Ça demeure relativement complexe.

C'est pourquoi on pourra vous faire parvenir aussi tout l'ensemble des recherches qu'on a faites avec l'Association des établissements en réadaptation en déficience physique du Québec à ce sujet-là et notre positionnement. Et, comme je vous dis, ça peut être tellement problématique, là, dans certains cas de le configurer de façon accessible universellement que c'est pour ça qu'on a tendance... bien, pas on a tendance, on n'en recommande pas dans des zones à fort... haut taux de piétons. D'ailleurs, je pense qu'on... des intersections larges, quand on peut en éviter, où est-ce qu'il n'y a pas trop... où est-ce qu'il y a bien des piétons, on va essayer... je pense que les gens du ministère et l'ensemble de la population travaillent dans ce sens-là, on n'ira pas mettre autant que possible six, sept voies où est-ce qu'il y a des piétons qui circulent régulièrement, on va essayer de configurer ça autrement.

Alors, il y a sûrement des façons qu'on peut trouver. Mais on pourrait vous faire parvenir toute la documentation relative aux études qui ont été faites, mais je le sais qu'il y a des études américaines qui parlent que c'est moins dangereux pour les piétons, mais il y en a d'autres qui prouvent le contraire aussi, là.

M. Bergeron: O.K. Ça va être intéressant effectivement de faire le tour de la littérature sur la question, puisque, sur cette question comme sur bien d'autres, on le voit à travers les consultations publiques que nous avons

présentement, souvent les études sont... peuvent apparaître, à première vue, contradictoires. Dites-moi, M. Poulin, êtes-vous de la Rive-Sud de Montréal, vous?

M. Poulin (Serge): Oui.

M. Bergeron: Parce que je vous entendais parler du carrefour giratoire qui a été installé à Boucherville. Si on reprend cet exemple du carrefour giratoire qui a été installé à Boucherville, c'est sûr que c'était pour rendre accessible aux véhicules automobiles... ou plus facilement la bretelle d'accès puis dans une perspective où on installait un stationnement incitatif, mais vous conviendrez avec moi que, même un piéton qui a toutes ses facultés visuelles, c'est bien rare qu'il allait se promener dans ce coin-là. Généralement, il empruntait la voie... la piste cyclable en marge de boulevard de Montarville... du boulevard de Montarville parce qu'il n'y avait pas vraiment d'autre façon de circuler dans ce coin-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Bien, ce que je vous dirais, c'est plus ma consoeur qui a travaillé sur le concept. Si vous me dites à ce moment-là que c'est un endroit... mais c'est parce que, si les piétons n'ont pas accès là, c'est une chose, mais, moi, à ce qu'on m'a transmis comme rapport, c'est qu'une personne qui veut accéder au terminus d'autobus, en tout cas elle ne peut pas y aller, qu'on me dit. Mais là je vous avoue que je n'ai pas été voir moi-même sur place, là. Je suis de la Rive-Sud de Montréal, mais je suis dans l'ouest, je suis à Brossard, donc, mais je n'ai pas été sur place. Mais c'est une consoeur en orientation et mobilité et une consoeur en accessibilité universelle qui m'ont soulevé le problème.

M. Bergeron: Si je comprends ce que vous êtes en train de dire, au fond, puis ça va dans le sens de ce que je vous disais également, compte tenu du fait que ce n'est pas un coin qui était, même avant l'installation du carrefour giratoire, configuré pour faciliter la vie des piétons, à partir du moment où on installe un stationnement incitatif, c'est difficile pour les piétons de s'y rendre pour aller prendre l'autobus. C'est ça que je comprends de ce que vous me dites.

M. Poulin (Serge): Exact, exact.

M. Bergeron: Merci infiniment.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau? Ça va? Alors, nous allons passer au député du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Merci, Mme la Présidente. Alors, Mme Pardo, M. Poulin, merci d'être avec nous cet après-midi. Écoutez, j'ai deux points, dont le premier, je veux revenir donc sur le bruiteur que vous nous mentionnez. Je trouve ça intéressant, bon, la façon que vous nous en parlez, M. Poulin.

Bon. Les études semblent être embryonnaires aux États-Unis présentement pour être capables d'avoir donc ce bruiteur pour les véhicules qui vont être 100 % électriques, puis il y a une idée qui me vient comme ça: vous disiez tantôt qu'on était des gens avant-gardistes au Québec, puis

je pense qu'on a un beau défi devant nous, peut-être de permettre un partenariat avec le ministère des Transports, peut-être le gouvernement lui-même et nos étudiants en génie mécanique et peut-être conjointement avec vous, d'avoir une bourse d'études qui pourrait être remise pour que nos étudiants au Québec puissent peut-être mettre en place le bruiteur qui pourrait donc vous aider, ceux qui avez donc des déficiences comme les vôtres. Alors, dans un état actuel où il n'y a personne, en tout cas de ce que vous semblez avoir comme recherches, en Amérique du Nord qui puisse mettre... avoir un bruiteur qui va être sur les véhicules, j'aimerais ça que vous me disiez ce que vous en pensez.

Ça pourrait peut-être être un défi, qu'on pourrait entreprendre avec nos universités et le ministère, d'offrir une bourse et que différents étudiants pourraient y travailler. On pourrait peut-être même être les concepteurs canadiens, québécois de ce bruiteur.

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin.

M. Poulin (Serge): Bien, personnellement, je trouve que c'est une excellente idée, ça fera suite à notre signal sonore qu'on a fait au Québec et qui a été adopté par le reste du Canada. Il y a eu beaucoup de résistance, mais ils ont fini par comprendre qu'avec le ministère on avait bien travaillé nos affaires puis qu'on était validés, et aujourd'hui on installe le signal sonore, développé au Québec, dans le reste du Canada. Alors, moi, écoutez, c'est le genre d'initiative avec lequel je suis tout à fait d'accord et même très motivé à travailler. C'est juste qu'il va falloir faire en sorte aussi qu'on puisse réaliser des ententes, et ça, je ne sais pas comment on pourrait le faire, avec les concepteurs de véhicules, parce qu'on peut concevoir le bruiteur, mais là il va falloir s'organiser pour que d'autres puissent faire concevoir ça à l'intérieur de la conception du véhicule.

M. Bonnardel: ...ce bruiteur. On fera un lobby là-dessus, monsieur.

Une voix: ...

M. Bonnardel: Fédéral? Oui, mais on pourrait être les instigateurs quand même, même si c'est de compétence... Je sais bien qu'on pourrait mettre l'institut national de recherche canadienne là-dessus ou ça pourrait être le cas.

Je veux revenir sur aussi un autre point, l'utilisation obligatoire des phares durant le jour. Vous dites, dans le... à la page 2 de votre mémoire, que, depuis 1989, oui, il y a des règlements qui obligent les véhicules à avoir donc des feux de jour qui sont continuels quand on utilise le véhicule. Ayant oeuvré dans le domaine de l'automobile pendant presque 18 ans, je suis un peu surpris que vous disiez qu'il y a encore 10 % des véhicules... Et là il y a monsieur du ministère du Transport qui est là, on pourra peut-être en parler un petit peu plus spécifiquement. Mais sur quelle étude vous vous êtes basés pour dire «10 %»? Parce que, selon moi, c'est très élevé, ce que vous mettez comme chiffre, comme pourcentage.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Pardo?

Mme Pardo (Florence): Bon, le pourcentage comme tel peut être discuté, mais on se base sur les demandes

de nos membres. Par rapport à ce dossier-là, le phare de jour, c'est purement ça, c'est notre association du Saguenay, l'Association des personnes handicapées visuelles de la région 02, qui a parrainé ce dossier-là en premier, même avant le regroupement national, et c'est parce qu'il y avait une réalité, c'est parce qu'ils le vivaient. Et, ce fait-là des 10 %, c'est de cette association-là que nous tenons ça. Est-ce que ça peut être discuté? Mais le fait est qu'il y a des personnes qui vivent cette réalité-là. Donc, c'est sur ça qu'on s'est basés. Et, une fois qu'ils ont commencé ces revendications-là, au niveau national de notre regroupement, on a analysé la situation et on les a appuyés dans cette démarche, et puis c'est devenu une position du RAAQ.

M. Bonnardel: ...est très intéressante, Mme la présidente, votre demande est très intéressante, sur le 10 %, mais c'est peut-être un chiffre qu'on ira chercher lorsqu'on commencera l'étude détaillée sur ce projet-là. Peut-être qu'on pourra avoir les informations de la SAAQ, à savoir combien de véhicules, parce que c'est quand même des véhicules qui auraient aujourd'hui 21 ans, 21 ans d'âge. Donc, selon moi, on ne dépasse pas plus que 3 %, mais c'est peut-être... on est peut-être près de ce chiffre-là.

Une dernière question. Je veux revenir aussi, comme la plupart de mes collègues, sur le carrefour giratoire. Bon, vous avez mentionné celui de Boucherville. Dans ma région aussi, il y en a. Il y en a de plus en plus, de ces carrefours. Est-ce que vous êtes en... vous avez été en consultation avec le ministère pour faire valoir vos points là-dessus? Vous disiez tantôt, M. Poulin, là, que vous aviez parlé à quelqu'un du ministère du Transport: Si je l'avais su, je l'aurais peut-être modifié ou... Mais présentement, pour la suite des choses ou les prochains carrefours qui prendront place dans différentes régions du Québec, est-ce que vous êtes en... est-ce qu'eux ont nécessairement votre point précis sur ce que doit être... les prochains carrefours?

La Présidente (Mme Doyer): M. Poulin, en conclusion de cet échange.

M. Poulin (Serge): On avait en tout cas commencé un comité là-dessus. On a demandé d'ailleurs une rencontre, à laquelle on n'a pas eu suite, concernant justement les carrefours giratoires à savoir où on pouvait les installer. On avait... Parce qu'on avait commencé à amener des exemples. Là, je vous ai parlé de Boucherville, mais vous en avez ici, là, à Charlesbourg, carrément dans des quartiers résidentiels, là, et ça, pour nous, c'est inacceptable. Mais de fait on avait commencé. D'ailleurs, on a envoyé notre positionnement au ministère en demandant une rencontre avec les gens de l'Association des établissements en réadaptation en déficience physique du Québec et les spécialistes en orientation, et tout. On avait fait... ressorti les études et on devait continuer le travail là-dessus.

Est-ce que ça se fera? Là, on n'a pas eu de nouvelles, mais ça devrait se faire, j'imagine.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon? Qu'est-ce que vous dites, madame?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Avec qui aviez-vous demandé une rencontre? C'est la ministre qui demande ça. On va conclure là-dessus.

M. Poulin (Serge): Oh, c'est avec qui? Là, j'ai un blanc, je vous avoue, honnêtement.

Mme Pardo (Florence): À ce stade-ci, je pense qu'il y avait eu une réunion préliminaire qui incluait des gens du ministère et de la réadaptation. Mais ce qu'on a fait, c'est qu'on a envoyé une lettre conjointe, à IRDPQ-RAAQ, qui présentait au ministère notre position par rapport à la... par rapport au carrefour giratoire, et, cette lettre-là, on l'a envoyée à M. Trépanier, je crois, la lettre conjointe, et une lettre invitant à poursuivre le dialogue là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme Pardo, M. Poulin, je vous remercie infiniment de votre présentation, de votre contribution aux travaux de la commission sur ce sujet et je vais suspendre quelques minutes pour vous permettre de disposer de... et à l'autre groupe de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 16 heures)

(Reprise à 16 h 3)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous recevons M. René Goulet, M. Luc Parmentier, M. Jean-Claude Daignault, de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. Alors, M. Goulet, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Peut-être décrire les fonctions des personnes qui vous accompagnent et nous les présenter, et vous avez 10 minutes. À vous la parole.

Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ)

M. Goulet (René): Alors, moi, mon nom est René Goulet, je suis président de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. Je suis accompagné de M. Luc Parmentier, vice-président exécutif, et M. Jean-Claude Daignault, vice-président de la fraternité.

La Présidente (Mme Doyer): Bienvenue.

M. Goulet (René): Merci. Alors, Mme la Présidente de la commission, députés membres de la commission, ministres... Mme la ministre des Transports.

Nous remercions la Commission des transports et de l'environnement de nous permettre de faire valoir notre position sur le projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Notre présentation est en lien avec celle de mon prédécesseur, en novembre 2007, lors des consultations particulières sur les projets de loi n° 42 et 55. Il avait alors encouragé l'initiative de la ministre des Transports de s'inspirer des recommandations du rapport de la Table québécoise de la sécurité routière. Essentiellement, son allocution portait sur le rôle stratégique que peuvent jouer

les contrôleurs routiers en matière de sécurité routière mais insistait sur le rétablissement de la situation qui prévalait quant à nos pouvoirs d'intervention. Il avait aussi demandé de favoriser notre participation aux divers comités ou forums qui traitent de sécurité routière.

Aujourd'hui, je diviserai notre intervention en deux parties: la première aborde notre rôle en fonction de notre capacité d'intervenir sur les routes, tandis que la deuxième commente le projet de loi n° 71.

Fondée en 1982, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec regroupe environ 300 membres. Les fonctions et le travail d'un contrôleur routier existent depuis 60 ans. Les contrôleurs routiers sont formés pendant 21 semaines à l'École nationale de police du Québec. Par la suite, ils sont nommés agents de la paix et constables spéciaux. Ils doivent donc respecter les dispositions du code de déontologie des policiers et policières du Québec. La formation suivie prépare essentiellement à conduire des autos-patrouilles, à témoigner au tribunal, à rédiger des constats d'infraction, à effectuer des arrestations et à intervenir lors de la commission de certaines infractions criminelles. À ce titre, nous sommes considérés comme les spécialistes de l'application du Code de la sécurité routière et de plusieurs autres lois et règlements. Notre mandat consiste en l'application, sur route et en entreprise, des lois et des règlements qui régissent l'industrie du transport des personnes et des biens, tout en contribuant à la sécurité routière.

Ainsi, nos interventions visent à améliorer la sécurité des usagers de la route, à assurer la protection du réseau routier et à veiller à l'équité concurrentielle des transporteurs.

Ce portrait décrit précédemment comporte une problématique importante, puisque nos interventions sont légitimées selon le type d'immatriculation du véhicule intercepté. Un camion, un taxi, un autobus, un véhicule de livraison ne posent pas de problème lors d'interception. Par contre, le véhicule ayant une plaque dite de promenade, soit à trois lettres et à trois chiffres, et une moto ne peuvent être interceptés par un contrôleur routier. Par analogie, c'est un peu comme si un pompier, devant un bâtiment en feu, décidait de ne pas intervenir et de regarder l'incendie ravager le bâtiment parce que l'édifice a plus de trois étages et que la loi le lui interdit. N'est-ce pas aberrant? Car... la situation que nous vivons à tous les jours, et ce, depuis 2004, car auparavant nous avions ces pouvoirs d'intervention.

Par exemple, imaginons un conducteur d'un véhicule de marque Toyota avec une plaque de type promenade, qui dépasse un autobus scolaire arrêté avec clignotants en marche puisque des enfants en descendent. L'infraction ainsi que le danger sont fort importants. Eh bien, sachez que le contrôleur routier ne pourra intervenir. Poussons l'exemple plus loin. Ce même conducteur prend le volant de la même Toyota, mais cette fois-ci elle sert comme véhicule de livraison ou comme taxi. Il commet la même infraction. Eh bien, sachez que le contrôleur routier pourra et même devra intervenir et signifier une infraction au conducteur fautif. Dans les deux cas, il s'agit du même conducteur, de la même voiture et de la même infraction, mais notre action est différente, car nous sommes limités par l'immatriculation de certains types de véhicules.

Nous attirons votre attention sur le fait que ce n'est pas notre expertise qui est mise en cause, puisque dans un cas nous pouvons intervenir et signifier l'infraction, mais pas dans l'autre. Est-ce logique? Pas du tout. Est-ce

justifiable? Nous ne le croyons pas et nous le dénonçons avec fermeté... cette situation. Toute mesure visant à une meilleure sécurité routière devrait trouver écho auprès des parlementaires, et le projet de loi n° 71 ne résout pas ce problème. Quand un camionneur aperçoit un véhicule du contrôle routier, il sait, entre autres, qu'il doit réduire sa vitesse, ne pas boire ou consommer avant de prendre le volant et conduire prudemment. Comment expliquer que le conducteur d'une voiture ou d'une moto adopte un comportement contraire à celui du camionneur? La coercition et le risque d'être intercepté constituent des éléments majeurs de dissuasion qui se traduisent par des vies sauvées.

C'est pourquoi nous recommandons de modifier l'article 519.67 afin que les contrôleurs routiers puissent recouvrer les pouvoirs qu'ils ont toujours exercés dans le passé. Le libellé de l'article devrait permettre aux contrôleurs routiers de pouvoir intervenir sur tous les types de véhicules routiers. Depuis 2007, le projet de loi n° 71 constitue la deuxième occasion à saisir par le législateur pour modifier le Code de sécurité routière afin de régler la problématique liée aux pouvoirs d'intervention. Comme expliqué plus tôt, le contexte législatif actuel limite notre capacité d'intervention, et ce, au détriment de la sécurité routière.

Maintenant, nous allons commenter des mesures spécifiques du projet de loi.

«Car surfing» et courses de rue. Ceci étant dit, plusieurs des modifications proposées, comme l'alcoolémie à 50 mg, la tenue de courses de rue ou le fait de se tenir sur une partie extérieure d'un véhicule routier en mouvement, de s'y agripper ou de tolérer que cela soit fait, visent à légiférer des conduites tout en donnant des pouvoirs aux agents de la paix. Dans ces cas flagrants, où la sécurité des usagers de la route est mise en cause, notre capacité d'intervention se voit toujours limitée aux véhicules commerciaux. Nous sommes d'accord avec ces propositions de modification. Par contre, tant que les problématiques liées à l'exercice de nos pouvoirs ne seront pas réglées, nous allons devoir appliquer le code selon la catégorie d'immatriculation du véhicule. Nous devons donc continuer d'être témoins d'infractions et de fermer les yeux.

Alcoolémie à 50 mg. Si le taux était abaissé à ce niveau, nous portons à votre attention que, pour le détecter et le quantifier, cela nécessiterait que nous soyons munis des équipements requis.

● (16 h 10) ●

Personnes non retenues. L'article 24 fait référence à la présence de personnes dans l'espace de chargement et vise à sanctionner sévèrement cette conduite en référence aux articles 433 et 434 du code. Par contre, il faut savoir que les articles 426 et 427 qui balisent ce comportement mais à l'intérieur de l'habitacle de conduite ne sont pas visés par ces modifications et qu'ils le devraient. En effet, il nous arrive trop souvent de constater la présence de trois ou quatre personnes dans un véhicule, alors qu'il n'y a que deux sièges munis de ceintures. Pour cette infraction qui ne comporte pas de point d'inaptitude, l'amende est dérisoire, soit seulement 30 \$. Qu'est-ce qui est le plus dangereux? Faire monter des passagers qui ne peuvent mettre de ceinture de sécurité dans l'habitacle ou dans un espace de chargement? À notre avis, c'est pareil. Par contre, le code, lui, va reconnaître une différence.

C'est pourquoi il faudrait englober, dans les modifications de l'article 24 du projet de loi, les articles 426 et 427 du code.

Largeur ou longueur excédées. L'article 28 du projet de loi fait référence à l'article 473 du code et plus particulièrement à son dernier alinéa qui concerne les exemptions, qui sont d'un fouillis total. Présentement, un véhicule hors norme qui effectue, entre autres, du déneigement est exempté de détenir un permis spécial de circulation que s'il ne déblaie la chaussée d'un chemin public. Cet article devrait être abrogé afin d'obliger tout véhicule hors norme, surtout ceux affectés au déneigement, de se procurer un permis spécial et par conséquent de respecter les normes de sécurité qui y sont rattachées ou... modifié pour que ces véhicules soient soumis aux mêmes normes. Ainsi, la sécurité de tous sera assurée lors des opérations de déneigement. Depuis que le ministère des Transports et plusieurs municipalités ont commencé à donner des contrats à des firmes privées pour le déneigement des routes, nous remarquons une très grande difficulté à faire respecter les normes prévues. Si un véhicule déneige une route, il peut faire ce qu'il veut, tandis que, s'il déneige le stationnement d'un centre d'achats, il doit observer plusieurs règles. Comment justifier que de déneiger le stationnement d'un centre d'achats soit plus dangereux que de déneiger une route?

Manutention des matières dangereuses. Nous sommes satisfaits de voir que l'article 42 du projet de loi vise à colmater une faille très importante dans les règles entourant la formation des personnes travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses. En effet, actuellement, il est toujours possible de détenir une carte de compétence sans avoir suivi de formation. Considérant les risques encourus par la population, nous recommandons l'ajout d'une mention au permis de conduire pour reconnaître cette compétence, comme cela existe dans plusieurs États américains. Toutefois, nous nous questionnons quant à la définition de «personne travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses». Est-ce que seuls les conducteurs travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses seront visés ou tous les conducteurs transportant des matières dangereuses?

Dans un autre ordre d'idées, il nous apparaît pertinent de mentionner le retard du ministère des Transports concernant la transposition de l'amendement 6 du règlement fédéral sur le transport de marchandises dangereuses en règlement provincial. Cela fait maintenant deux ans que nous devons surseoir à son application, alors qu'il est vigoureux dans le reste du Canada. C'est pourquoi nous recommandons l'ajout d'une mention au permis de conduire qui viendrait valider le processus de formation dans la manutention et le transport des matières dangereuses. De plus, il faudrait mettre en vigueur les dispositions de l'amendement 6.

Outre ce qui a été dit précédemment, nous aurions apprécié que certaines autres modifications, qui sont en lien direct avec la sécurité des usagers de la route, se retrouvent dans ce projet de loi. Elles sont décrites à l'annexe I.

Enfin, nous devons vous faire part de notre grande déception, car, depuis 2007, nous avons été complètement ignorés, voir exclus de toute participation active à des comités autant en rapport avec ceux parrainés par le ministère des Transports qu'avec ceux d'autres intervenants. Il est déplorable de constater que d'autres associations se font inviter, et ce, même si les enjeux concernent spécifiquement notre mandat. Nous nous demandons pourquoi on se prive, et ultimement le citoyen, de notre expertise sur les questions de sécurité routière. Nous

réitérons donc notre demande d'être invités à siéger sur les différents comités et/ou instances gouvernementales où il sera discuté de sécurité routière.

Pour conclure, outre les recommandations d'aujourd'hui, nous avons toujours les mêmes interrogations face au rôle que le gouvernement veut réellement nous donner. D'ailleurs, nous avons recommandé la mise en place d'une table de concertation afin d'évaluer la problématique liée au pouvoir d'intervention des contrôleurs routiers et de proposer des solutions en regard de notre mandat, de notre environnement légal et de notre appartenance à deux ministères. Mme la ministre, nous savons que vous avez déployé des efforts pour mettre en place cette table et nous vous en remercions. Par contre, nous ne savons toujours pas quelles en sont les observations et recommandations, bien que le mandat devait être de faire rapport à la Commission des transports et de l'environnement avant la fin de l'année 2008.

Nous constatons amèrement que le projet de loi n° 71 ne comporte aucune modification sur nos pouvoirs d'intervention. Une sécurité routière accrue commande aussi une optimisation des ressources disponibles, et ce, dans un objectif ultime: rendre nos routes plus sécuritaires que jamais.

La Présidente (Mme Doyer): ...Goulet. Alors, nous allons débiter un échange, avec Mme la ministre et les collègues de la partie ministérielle, de 25 minutes. À vous la parole, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, MM. Goulet, Parmentier, Daignault, merci beaucoup d'être présents aujourd'hui. Et je vais en profiter, vous êtes présents. Et je tiens aussi à vous remercier pour votre implication et votre travail au quotidien, qui est assurément un plus pour la sécurité routière au Québec, et ça, c'est un fait indéniable.

Alors, écoutez, moi, j'aurais quelques questions. C'est de valeur que ce n'est pas un... les gens à côté de moi auraient des réponses beaucoup, là, sur ce que vous avez apporté comme éléments. Je vais y aller, parce qu'en dernier vous êtes venus sur les matières dangereuses, c'est ça, hein, puis vous attendez une modification au règlement. C'est ça, si je ne me trompe pas?

M. Goulet (René): ...6 du règlement fédéral. Ça fait deux ans qu'il est adopté, mais il n'est pas transposé dans le règlement provincial. Alors, on n'est comme pas à date par rapport à ce qui se fait dans le reste du Canada dans les matières dangereuses.

Mme Boulet: Alors...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...oui, mais c'est ça, c'est parce que c'est plus pour les... Alors, M. Gervais? O.K. Bon. Puis après ça je vais vous faire venir, vous, pour l'autre. Je pense que c'est de l'information qui est pertinente pour vous. Puis des fois on attend longtemps, c'est vrai, mais au moins, quand il y a une lumière au bout du tunnel, là...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, on va demander à monsieur de se présenter, son nom et son titre.

M. Corbin (Gervais): Gervais Corbin, chef du Service de la normalisation technique à Transports Québec.

Mme Boulet: Alors, sur la question des matières dangereuses.

M. Corbin (Gervais): Oui, on est en train de travailler avec la Direction des affaires juridiques à l'élaboration d'un nouveau règlement qui devrait répondre, là, aux préoccupations que vous avez soulevées. Si ça a retardé un petit peu, on essaie de trouver une solution pour que, dès que le règlement fédéral est modifié, que le règlement provincial soit automatiquement, aussi, modifié. Donc, on a... on est en train de travailler là-dessus pour que ça se fasse. Donc, la prochaine modification au règlement québécois... on devrait le terminer, là, très bientôt, il y a tout le processus d'adoption, là, qui devra être amorcé... va permettre en principe de mettre en vigueur les dispositions provinciales en même temps que les dispositions fédérales. Donc, ça devrait répondre, là, à votre revendication par rapport à ça.

Mme Boulet: Si vous avez des questions, là c'est le temps.

M. Goulet (René): ...avez-vous une idée à peu près de la date qu'on peut s'attendre à ce que ce soit en vigueur?

M. Corbin (Gervais): Oui. L'élaboration du projet de règlement devrait se terminer à la mi-mars. Donc, à partir de là, bien il y a tout le processus, là, d'adoption avec une publication dans la *Gazette officielle*, une consultation de 45 jours et une réadoption par le Conseil des ministres. Donc, on peut prévoir, là, qu'à l'automne le règlement va être adopté.

M. Goulet (René): Merci.

Une voix: ...Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, j'aimerais vous entendre, moi, sur les véhicules de déneigement, que vous m'expliquiez, là, comme il faut c'est quoi, la problématique. Vous en avez parlé tout à l'heure, là, et...

M. Goulet (René): Ça fait quelques années. Auparavant, tous les véhicules hors norme soit par la largeur, hauteur, longueur devaient être munis d'un permis spécial de circulation émis par le ministère des Transports parce qu'ils dérogeaient aux normes prévues par le règlement. Suite à des interventions de contrôleur routier, qui avaient... il y avait des véhicules autant du ministère des Transports que de certaines municipalités, qui ne détenaient pas de permis. Il y avait eu des remisages de véhicules, il y avait eu des obligations de se conformer en enlevant les équipements de déneigement qui faisaient les excédents.

Le ministère des Transports a décidé à l'époque de... tout véhicule qui déneige présentement un chemin public n'est plus tenu d'avoir un permis spécial. Dès qu'il est capable de faire la preuve qu'il a soit un contrat avec les municipalités ou avec le ministère comme quoi il fait le déneigement de chemin public, à ce moment-là, il

devient... il n'a plus aucune obligation d'avoir un permis spécial, donc de respecter toutes les normes qui sont rattachées au permis spécial, autant le gyrophare que les panneaux pour les dimensions hors norme. On s'entend que possiblement, dans la majorité des cas, ils les mettent quand même, mais il n'y a pas d'obligation. Un exemple que je pourrais vous donner: si on suit un véhicule de déneigement dans une tempête, qui n'a pas de gyrophare, qui n'a pas de signaux d'avertissement, bien, légalement, vu qu'il déneige un chemin public, il n'y a pas d'obligation de détenir ces équipements-là parce que c'est rattaché... la condition est rattachée au permis spécial.

Alors, ce qu'on demande, dans le fond, c'est qu'ils soient obligés d'avoir un permis spécial ou que ces véhicules-là soient soumis aux mêmes normes pour... sécuritairement on soit capable d'intervenir si jamais on constate des véhicules qui ne sont pas munis des feux ou des signaux d'avertissement lors du déneigement. Par contre, comme j'expliquais dans le mémoire, les véhicules qui déneigent les entrées privées, ou les centres d'achats, ou les commerces, eux autres, même s'ils font seulement des petits déplacements d'un endroit à l'autre, qu'ils déneigent les terrains privés, dans le fond, eux autres, s'ils dépassent les normes, ils sont obligés d'avoir un permis spécial pour déneiger des stationnements, puis, dans le fond, juste se rendre d'un stationnement à l'autre, là.

Dans le fond, notre recommandation, c'est... il y a une obligation, dans le fond, que ceux qui font les travaux de déneigement des chemins publics aient l'obligation d'avoir les mêmes normes que ceux qui ont des permis spéciaux.

Mme Boulet: M. Goulet, est-ce que vous me permettez, parce que, quand on vous écoute, ça fait plein de sens, mais il y a toujours... une médaille n'est jamais assez mince pour n'avoir qu'un seul côté. Et on a peut-être une explication qui n'est peut-être pas entière et totale, là, mais pourquoi on juge, là... ou ce qui a été analysé à l'heure actuelle, c'est que ce n'était pas... ce n'était pas indispensable d'avoir un permis spécial. Je vais juste laisser, si vous me permettez...

● (16 h 20) ●

Une voix: M. Corbin.

Mme Boulet: ...M. Corbin compléter la réponse.

M. Corbin (Gervais): Oui. Donc, la première chose, c'est qu'il faut faire une distinction entre les véhicules qui sont utilisés à l'entretien des chemins publics puis les véhicules qui sont utilisés à l'entretien de terrains privés. Ce n'est pas toujours les mêmes types de véhicules.

Pour ce qui est des chemins publics, habituellement, bon, c'est un véhicule avec une grappe à sens unique en avant, avec une aile de côté qui se relève, et puis, dans le cas des terrains, soit des centres d'achats, des terrains privés, c'est souvent des grattes qui sont de très grande largeur, qui ne peuvent pas nécessairement se replier. Donc, c'est très important d'avoir un encadrement pour les véhicules qui font des terrains privés. Dans le cas des chemins publics, l'encadrement, c'est un... c'est le responsable... le gestionnaire du réseau routier qui est responsable d'engager les entrepreneurs ou d'utiliser des véhicules pour l'entretien des chemins publics, et on prévoit, à ce moment-là, un encadrement qui permet, là, d'assurer la

sécurité des usagers de la route et on a convenu qu'il n'était pas nécessaire d'exiger des permis spéciaux dans ces cas-là.

Donc, l'encadrement est différent, puis les types de véhicules sont souvent aussi très différents. C'est la raison pour laquelle on fait cette distinction-là.

Une voix: M. Goulet.

M. Goulet (René): Par contre, c'est vrai que ça peut être différents types de véhicules, mais on s'entend que souvent, aussi, les véhicules de déneigement ont des largeurs excessives autant que dans les stationnements. Puis la chose qu'on demande... Je comprends qu'il y a des protocoles d'entente avec les contracteurs ou quoi que ce soit, mais, nous, ce qu'on dit, c'est que, si on détecte un véhicule qui n'a pas les... il n'y a rien qui les oblige, dans le fond, à avoir les signaux d'avertissement qui sont reliés au permis spécial. Donc, si on prend un véhicule, même si, disons, la compagnie X a un contrat avec une municipalité, déneige un chemin public, son gyrophare ne fonctionne pas pour x raison, il l'a cassé ou quoi que ce soit, il se promène dans une tempête de neige, personne ne le voit... mais, même s'il y a un contrat de signé, il n'y a personne qui peut appliquer le règlement, il n'y a personne qui peut le mettre en état hors service en lui disant: Toi, tu n'es pas légal parce que ton gyrophare ne fonctionne pas.

Donc, côté sécurité, il n'y a pas de mesure coercitive qui existe si on vérifie. Je comprends qu'il y a de la bonne foi, qu'ils sont supposés s'engager, mais il n'y a rien qui ne les empêche de circuler si... sans être conformes aux normes de sécurité, alors que, si on les voit, nous autres, circuler de cette façon-là, on ne peut pas intervenir parce qu'ils n'ont pas l'obligation d'avoir un permis spécial. Donc, s'ils n'ont pas l'obligation d'avoir un permis, ils n'ont pas l'obligation d'avoir les signaux avertisseurs. Les deux vont ensemble, c'est un est relié à l'autre, il n'y a pas d'obligation à... tu sais, parce que dans le règlement, dès qu'on dépasse une certaine largeur, qui est 2,60 m, d'un véhicule, dès que c'est plus large que 2,60 m, il y a une obligation à tout véhicule, à part ceux exemptés dans le déneigement, d'avoir un permis spécial et d'avoir tous les feux.

Mais, le fait qu'on vienne dire qu'il ne sera plus obligatoire d'avoir le permis spécial, bien, à ce moment-là, tout ce qui est le règlement de permis spécial vient de tomber, donc ils ne sont plus rattachés à aucune condition. C'est qu'on vient dire, que, si, comme j'expliquais tantôt, généralement, de bonne foi, ils sont tous corrects... Mais, si on en voit un que, pour x raison, il n'est pas conforme, bien on ne peut pas rien faire que de le laisser rouler dans une tempête de neige sans gyrophare, sans aucun signal.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Goulet, si je comprends bien, c'est: parce qu'ils n'ont pas de permis spécial... ou spéciaux, vous ne pouvez pas intervenir auprès de ces camions-là, même si c'est des camions.

M. Goulet (René): C'est parce que le règlement qui oblige d'avoir un signal avertisseur, soit un gyrophare ou un panneau, ça découle du règlement sur les permis spéciaux. Alors, s'ils ne sont pas soumis au règlement, ils n'ont pas l'obligation de...

Une voix: Oui. Ça, ça va. Mais par rapport à eux autres?

M. Goulet (René): ...d'avoir toutes les normes qui sont... C'est pour ça qu'on ne peut pas l'intercepter. Parce qu'on peut l'intercepter pour vérifier d'autre chose, mais on pourra pas l'obliger à avoir un gyrophare ou un signal avertisseur, parce que, selon sa situation à lui, il n'a pas l'obligation de... dans le fond, d'avoir un permis spécial et d'avoir toutes les normes de sécurité rattachées au permis.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Goulet, vous pouvez l'intercepter sur toutes les autres raisons.

M. Goulet (René): Toutes les autres choses. Mais ce que, moi, je vous dis, c'est que, si, dans une tempête de neige, il circule, il n'a pas de gyrophare, alors qu'un permis spécial... vu qu'il est trop large, il devrait avoir un gyrophare... Il circule pas de gyrophare dans une tempête de neige. On ne peut pas l'intercepter parce que cette norme est rattachée au permis spécial, et, lui, il a l'exemption pour ne pas en avoir, de permis spécial.

Mme Boulet: Ça va. Je vais laisser mon collègue, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Bonjours, messieurs.

Une voix: Bonjour.

M. Ouellette: Toujours un plaisir de vous voir.

Une voix: C'est réciproque.

M. Ouellette: Plusieurs petites questions pour vous autres. Je commence à la page 7 de votre mémoire. J'ai...

Une voix: ...

M. Ouellette: Pardon?

M. Bergeron: ...

M. Ouellette: Non, c'est le député actuel, avec un petit peu d'ex-policier dans mes remarques, là. Vous parlez d'alcoolémie à 50 mg. Là, je suis surpris. Est-ce que j'ai mal compris de penser que, si vous arrêtez un camionneur ou un conducteur d'autobus, même s'ils ne sont pas supposés boire puis ils sont à zéro alcool, vous n'avez pas les instruments pour les détecter? Pour une raison ou une autre, le 0,05 passerait, là, serait dans la prochaine loi, vous n'avez pas présentement les instruments pour détecter le taux d'alcoolémie qu'ils ont dans leur...

M. Goulet (René): Non. Présentement... je vais vous faire un petit historique. On a eu... on a été formés à l'Institut de police sur les instruments comme tels. On

a eu les équipements il y a plusieurs années, parce qu'il était censé y avoir le projet de loi, tolérance zéro pour les conducteurs de véhicules lourds et les professionnels. On s'entend que le règlement n'a pas passé. Donc, à partir de ce moment-là, on s'est fait retirer les appareils et depuis cette période qu'on n'a plus aucun appareil pour détecter le taux d'alcoolémie.

Alors, c'est pour ça qu'on vient dire qu'à 80 mg... souvent on suit un véhicule, on se rend compte qu'il y a des symptômes ou quoi que ce soit qu'on est capable de détecter autrement qu'avec l'appareil, mais, si le 50 mg passe puis il faut aller détecter un conducteur de véhicules lourds, s'il a dépassé le 50 mg, c'est sûr qu'il faudrait être équipés des appareils. Puis on comprend aussi que, si le 50 mg... s'il a une importance, il y a un effet sur la conduite d'un véhicule routier à cause que... entre 50 et 80, bien encore plus les véhicules... les véhicules lourds sont encore plus dangereux, parce qu'on s'entend que, s'il y arrive un accident, bien souvent les conséquences sont pires sur un véhicule lourd que sur des véhicules de promenade.

C'est pour ça qu'on dit qu'on n'est pas contre l'idée du 50 mg, sauf que, si ça passe, il va falloir qu'on ait les équipements pour être capables de le quantifier, vérifier si les conducteurs de camions et de véhicules lourds, autobus sont conformes à la norme.

Une voix: ...

M. Ouellette: Là, vous faites référence, M. Goulet, à un article du Code de sécurité routière, là, qui, depuis 2002, est adopté mais qui n'est pas en application, qui est zéro tolérance pour les conducteurs de camion. Ce qu'on est venu nous demander... l'association des conducteurs d'autobus, là, qui est venue nous demander de le mettre en application pour que les gens dans les compagnies ne leur disent pas: Bon, là, pourquoi vous exigez ça, ce n'est pas en vigueur? C'est beau.

Une voix: ...

M. Ouellette: La deuxième des choses, page 7, expliquez-moi ça, là, les ceintures, là, puis les gens dans le coffre. Puis là j'ai une image mentale de gens dans un camion, dans la boîte d'un camion, qui se promènent pas attachés. Expliquez-moi ça, là, parce que... ou ce n'est peut-être pas clair, là, mais j'ai besoin d'explications. Je ne suis qu'un homme, mais je ne peux...

M. Goulet (René): Il n'y a pas de problème, on est là pour ça, monsieur, on va vous expliquer ça.

Je vais vous dire, je vais vous donner l'exemple le plus frappant qu'on voit le plus souvent, puis c'est les fameux distributeurs de Publi-Sac. Puis ce qui arrive, c'est que c'est des camions cubes, tous les Publi-Sac sont à l'arrière du véhicule. Là, on voit quatre, cinq personnes pour que ça aille plus rapidement, ils sont debout dans la boîte ouverte... sont debout puis ils font la distribution de sacs. Ça, on voit ça régulièrement. On voit ça aussi, souvent, dans la période de déménagement. Il va y avoir un véhicule qui loue... il loue un véhicule, mais ils sont quatre ou cinq pour déménager, il y en a deux dans la boîte, deux qui sont dans l'habitacle à l'intérieur. Puis aussi, dans certains types de véhicules, des types pick-up, il y a seulement que deux sièges, il y en a un assis sur une caisse de Coke dans

le milieu ou... Ça fait que c'est pour ça qu'on dit: On comprend le principe de dire: C'est parce qu'il y a eu un mort dans un véhicule automobile, il y a eu un accident et une personne de décédée, c'est malheureux. Mais par contre c'est aussi dangereux pour ce qui est de l'autre... des deux articles qu'on vient donner en référence, qui, eux, sont vraiment pour l'habitacle ou pour le... du véhicule.

Puis on en voit, comme je vous dis, c'est fréquent. Ce n'est pas quelque chose qui sort... qui est exceptionnel, là, c'est régulier qu'on voit plus de personnes qu'il y a de sièges dans un habitacle de véhicule, de petit camion surtout, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Je vais vous laisser du temps tantôt, parce que l'annexe I, pour les gens qui nous regardent et qui nous écoutent aujourd'hui, ça ne leur dit pas grand-chose. Depuis le début de nos consultations, je pense qu'on est très ouverts à recevoir toutes les suggestions qui pourraient être faites pour améliorer la sécurité des usagers. Vous avez pris la peine, à votre annexe I... J'aimerais ça que vous le verbalisiez, ce que vous avez à nous suggérer, particulièrement en ce qui touche votre domaine. Et je veux me garder du temps parce qu'on a eu des réflexions de M. Romain, là, de l'association... ne bougez pas, des transporteurs d'autobus du Québec...

Une voix: L'APAQ.

M. Ouellette: ...c'est ça, de l'APAQ, qui était en adoration avec vous autres, là, qui vous aime, là, mais je vais vous en parler juste avant de terminer.

M. Goulet (René): Il n'y a pas de problème. C'est bon de se sentir aimé.

M. Ouellette: Pardon?

M. Goulet (René): C'est bon de se sentir aimé.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: ...

M. Ouellette: Mais on les aime, on les aime, ça, il n'y a aucun problème avec ça. M. Goulet, j'aimerais ça que vous verbalisiez vos recommandations et... pour qu'on puisse les prendre en considération et que ce soit, pour les besoins de la commission, que ce soit consigné dans les galées.

M. Goulet (René): Bien, la première recommandation, c'était pour les feux. Tous les véhicules d'interception au Canada sont munis d'un feu bleu et d'un feu rouge. Présentement, on est le seul cadre de... d'agents de la paix qui font de l'interception. On s'entend qu'il y a la faune, il y a les gardiens de prison, qui, eux, ont des feux rouges, mais c'est des agents de la paix qui ne font pas d'interception sur les routes. Nous, présentement on... c'est une question de sécurité. Le feu bleu est... il y a des études... qui dit que le feu bleu est plus visible, dépendamment de jour ou de nuit, des fois c'est le rouge, des fois c'est le

bleu, dépendamment de l'éclairage ou quoi que ce soit. Mais, dans le fond, c'est une demande, qu'on fait depuis longtemps, d'avoir les mêmes feux que tous les corps d'agents de la paix à travers le Canada qui font de l'interception.

Puis aussi, dans la vision du public, souvent l'autre problème qu'on a, c'est que ça prend beaucoup plus de temps avant qu'on réussit à intercepter un véhicule. Parce que le commentaire qu'on a, c'est que... Ah! Je vous ai pris pour un véhicule d'Urgences-Santé, je vous ai pris pour une ambulance, je voyais les feux rouges, je ne savais pas que c'était pour m'intercepter, alors que, dans la notion des gens, un feu bleu vient automatiquement dire: C'est une couleur d'interception, qui est déjà ancrée dans, tu sais, dans... tous les gens qui voient un feu bleu savent que c'est une couleur d'interception.

Puis c'est pour ça qu'on demande ça. C'est une question de sécurité, parce que souvent on est obligés d'étirer des interceptions, ça, monter à la hauteur du camionneur, lui faire signe de se tasser sur le côté parce qu'il ne se rend pas compte qu'on veut l'intercepter, tandis qu'avec un feu bleu, là, c'est: sécurité en premier.

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Ouellette: Est-ce que c'est votre seule recommandation, M. Goulet?

M. Goulet (René): Bien, non, l'annexe I, il y a eu aussi celle des écoles de conduite, parce qu'on sait qu'il va y avoir des modifications pour les écoles de conduite. Alors, on aurait aimé ça être impliqués comme dans le contrôle pour ce qui est des écoles de conduite, s'il va y avoir des modifications au règlement. Il y avait aussi les escortes policières pour les véhicules hors norme, O.K.? Ce qu'on dit, c'est que présentement, lorsqu'il y a des véhicules hors norme, là, c'est vraiment des... comme des structures de pont ou des choses qui sont vraiment...

La Présidente (Mme Doyer): Des éoliennes.

M. Goulet (René): Oui, des éoliennes. Certains types de véhicules, quand c'est vraiment trop long ou trop large, ils demandent... il y a une obligation, dans le permis spécial, d'avoir une escorte policière. Ce qu'on dit, nous, c'est que les policiers sont de bonne foi, mais par contre ils n'ont pas vraiment l'expertise qu'on a pour savoir si, lors du départ du... Parce que c'est arrivé souvent de voir des véhicules qui sont escortés par la police, qui sont hors norme parce qu'il manque soit des feux soit des choses, parce que les policiers ne sont pas habilités à, dans le fond, à vérifier parce que ce n'est pas leur mandat tellement, là, les véhicules hors norme. Ça fait que ce qu'on demande, nous autres, dans le fond, c'est soit d'effectuer les escortes ou à la limite faire une vérification au préalable pour être sûrs, avant que le convoi se déplace, que tout est conforme au règlement du permis spécial.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. J'ai sur-sauté sur... et là c'est l'ancien policier qui parle, en page 9: il est possible d'avoir une carte de compétence sans avoir suivi la formation.

M. Goulet (René): Bien, les cartes de compétence, c'est un... pour les matières dangereuses, O.K., c'est émis par l'entreprise qui emploie la personne. Ce n'est pas réglementé par personne. Vous travaillez, disons, pour une compagnie de gaz propane ou peu importe, l'employeur est supposé vous donner une formation et vous émettre une carte certifiant que vous êtes compétent pour transporter ou manutentionner des matières dangereuses. Mais on sait pertinemment que ça arrive souvent qu'il n'y a aucune formation, que la carte est donnée sur un coin de table. Il y a des compagnies qui sont plus responsables que d'autres, mais, je veux dire, ce n'est pas automatiquement... puis il n'y a pas aucune personne pour contrôler. L'exemple que je peux vous donner: des fois, on arrive au poste de contrôle, on intercepte un véhicule, un type conduit des matières dangereuses, il n'a pas sa carte avec lui. Alors, il dit: Une minute, je vais me la faire faxer. Ça fait que des fois on a comme l'impression que le temps de se la faire faxer, c'est le temps de la faire remplir par son employeur, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: O.K. Bon.

M. Goulet (René): Si vous voulez avoir plus de détails, peut-être M. Daignault, il est plus habilité que moi en matières dangereuses, il peut peut-être vous donner une réponse.

La Présidente (Mme Doyer): M. Daignault.

M. Daignault (Jean-Claude): Oui. Bien, je rajouterai un point concernant la carte de compétence, c'est que la carte de compétence, elle a plus rapport avec le règlement fédéral.

Ici, au Québec, tantôt on en a parlé un petit peu, on a le règlement fédéral qui s'applique et on a le règlement provincial. Je vais vous donner un exemple très concret, parce que la carte de compétence, elle ne vient pas englober la partie du règlement provincial. On n'a pas le droit de passer dans les tunnels avec des matières dangereuses. Bien, la formation qu'un camionneur va suivre, là, n'impliquera pas cette explication-là de ne pas passer dans un tunnel. La même chose pour une voie ferrée: un camion de matières dangereuses est obligé de faire un arrêt, comme un autobus scolaire, avant de traverser une voie ferrée. Bien, ça, c'est dans notre règlement provincial. Dans le règlement fédéral, cet... on ne retrouve pas ça. Mais la formation découle du règlement fédéral. Ça fait que, ça, s'il y a un ajustement à faire aussi plus tard, là, ce serait d'inclure le règlement fédéral dans la formation qui devrait être donnée aux conducteurs, pour s'assurer que les gens aient les compétences requises pour suivre ces formations-là.

Puis actuellement, comme l'a dit M. Goulet, une petite formation sur le coin d'une table... s'il y a des compagnies qui sont plus responsables, on parle des fois de quatre heures de formation, puis on dit à la personne: Tu es capable de conduire des... tu es capable de conduire un camion qui transporte des matières dangereuses.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: ...Mme la Présidente. Mais faire une mention au permis de conduire, ça ne règle pas ça, là. Donc, vous suggérez que ce soit mieux encadré et que le cours qui soit donné soit...

Une voix: Standardisé.

M. Ouellette: ...encadré et reconnu et qu'après ça on envoie un document à la SAAQ pour qu'il y ait une annotation qui soit inscrite sur le permis de conduire pour que, quand le policier va faire la vérification... ou le contrôleur va faire la vérification, il sache que cette personne-là est formée, qualifiée.

M. Goulet (René): Exactement. Puis à la limite ça pourrait même être un examen de la société pour établir si le conducteur a les compétences ou non, puis inscrire sur le permis une mention sur... quel type de matière dangereuse, la classe, parce qu'il y a neuf classes de matières dangereuses. Donc, il peut arriver qu'un conducteur ait l'habileté de classe 3, qui est des carburants ou des liquides inflammables, mais, je veux dire, il peut avoir une spécialité qu'il a eue, une formation seulement dans ce domaine-là, mais ça ne lui permet pas de conduire des véhicules de matières dangereuses ayant d'autres types de marchandise dangereuse. Ça fait qu'il pourrait y avoir une mention sur le permis, ainsi que la classe que le conducteur aurait le droit de transporter.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. le député de Chomedey. Il reste quatre minutes.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Bon, on va parler d'amour.

Une voix: ...

M. Ouellette: Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): C'est dans l'air, on dirait.

M. Ouellette: Oui, c'est dans l'air, effectivement. Et, la semaine dernière, le représentant de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec est venu nous voir. Et, suite à des commentaires qu'on avait entendu parler, qu'on manquait de police puis que, là, qu'on devrait élargir le mandat des contrôleurs routiers, j'ai saisi la balle au bond et je me suis dépêché de lui poser la question. Je n'ai pas eu la réponse. En tout cas, je ne m'attendais pas d'avoir cette réponse-là. Il nous a fait une déclaration d'amour extraordinaire à votre égard, disant que vous faisiez tellement du bon ouvrage qu'ils voulaient vous garder juste pour eux autres...

Une voix: Bien...

M. Ouellette: ...et qu'il avait peur, en partant du moment où on vous rajoute des mandats, que vous le délaissiez, lui, puis plusieurs personnes dans l'industrie du camionnage. Je caricature un petit peu, mais...

Une voix: Oui, oui, j'ai suivi le...

M. Ouellette: ...juste un petit peu, mais je pense qu'il y avait des représentants de chez vous qui étaient là et qui ont entendu certains commentaires. Je veux vous donner la possibilité aujourd'hui de répondre publiquement à M. Girard.

Une voix: Ça va me faire plaisir.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. Goulet.

M. Goulet (René): Oui. Merci. Si je peux rassurer M. Girard ainsi que tout le monde ici alentour de la table, pour faire une petite histoire, on avait les pouvoirs. Ça fait 60 ans cette année que le contrôle routier existe. On a eu des pouvoirs au ministère des Transports, qui a été transféré à la Sûreté du Québec et par la suite à la société, depuis 1991. De 1991 à 2004, on avait une entente signée entre la société et la Sûreté du Québec à l'effet que les contrôleurs routiers pouvaient intercepter des véhicules de promenade dans des... du flagrant délit. Pas faire de surveillance sur un coin et sur un stop, là, mais, si on avait un cas de flagrant délit, on pouvait intervenir. Donc, les contrôleurs routiers ont intervenu de 1991 à 2004, jusqu'à ce qu'un avis légal vienne... On ne sait pas d'où ça sort, mais il y a un avis légal interne qui a décidé qu'à partir de ce moment-là on ne pouvait plus toucher aux véhicules de promenade.

Alors, de 1991 à 2004, je vais vous donner des chiffres, la moyenne, c'est à peu près 115 000 interventions de contrôle routier à travers le Québec. Sur les 115 000, on avait à peu près 200 véhicules de promenade, qui donne 0,17 % du total de véhicules interceptés par les contrôleurs routiers. Donc, ce n'est pas... ça ne touche pas du tout notre mandat. Les contrôleurs routiers ne veulent pas remplacer les policiers, les contrôleurs routiers sont fiers du mandat... qui leur sont confiés, mais ils veulent agir en professionnels et, quand ils voient un véhicule qui fait des zigzags, de la vitesse ou des choses dangereuses, ils ne peuvent pas intervenir. Puis je pense que c'est ça, le but, puis ça ne modifie pas notre mandat du tout parce que c'est vraiment un nombre infime.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Goulet. Alors, il reste une minute.

M. Ouellette: Bon, bien je concluais, M. Goulet, en vous disant... à l'instar de la ministre, réitérer que, personnellement, et je me fais le porte-parole de mes collègues aussi, on est très fier du travail que vous faites. On a des très bons commentaires sur le travail que vous faites. Vous êtes très professionnels dans le travail que vous faites, et je veux vous le mentionner publiquement aujourd'hui. Et je vous dirai qu'on va tout faire pour faire en sorte que vos suggestions d'aujourd'hui vont être regardées. Et, si on peut effectivement les imbriquer dans le projet de loi n° 71, on va y travailler ardemment. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Chomedey. Alors, la parole est au porte-parole de l'opposition officielle en ces matières. M. le député de Verchères, à vous la parole pour un échange de 20 minutes.

● (16 h 40) ●

M. Bergeron: Alors, merci, Mme la Présidente. D'abord, à mon tour de vous dire à quel point votre travail

nous apparaît des plus indispensables. Vous contribuez grandement à la mise en oeuvre du Code de la sécurité routière et, ce faisant, êtes des agents tout à fait indispensables dans une perspective d'amélioration du bilan routier.

Ceci dit, on le constate, vous n'êtes plus en mesure actuellement, depuis un moment précis qu'on s'explique difficilement, vous n'êtes plus en mesure d'exercer les fonctions qui ont toujours été les vôtres finalement depuis la fondation du service. Ce faisant, puis vous l'avez bien illustré, vous pouvez intercepter un conducteur au volant d'une Toyota, qui va livrer du poulet, mais vous ne pouvez pas intercepter le même conducteur au volant d'une Toyota, qui lui appartient, s'il commet des incartades puis des infractions au Code de la sécurité routière, ce qui illustre le caractère tout à fait ridicule de la situation, qui doit nécessairement être corrigée dans les plus brefs délais, d'autant qu'on ne cesse de nous dire qu'un des éléments déterminants quant au comportement d'un conducteur sur la route, c'est le sentiment qu'il ne se fera pas intercepter. Alors, bien sûr, on pourrait conclure bien facilement: on va rajouter des policiers sur la route pour permettre de briser ce sentiment, cette impression comme quoi on ne sera pas intercepté, mais vous comme moi savons pertinemment que nos policiers ont beaucoup d'autres chats à fouetter que de s'occuper uniquement de sécurité routière et qu'ils ne sont pas nécessairement dans le trèfle, eux non plus, en termes d'effectif tout le temps.

Alors, il y a quelque 300 contrôleurs routiers qui sont à portée de main, qui pourraient apporter leur contribution pour faire en sorte d'intervenir lorsqu'il y a des situations flagrantes.

Tu sais, je comprends que vous n'allez pas vous installer sur le coin de la rue, là, pour faire du contrôle de vitesse, puis ainsi de suite, mais, tu sais, là, la situation, je l'évoquais ici, en commission, la situation, c'est que tu as un véhicule qui voit une auto qui a l'air d'un véhicule... d'une auto de police, là, oups, il va lâcher le gaz, puis là, quand il constate que c'est un véhicule du contrôle routier, il dit: Ce n'est pas grave, je ne me ferai pas intercepter, il remet le pied sur le gaz puis il continue. Je veux dire, c'est complètement inadmissible, ça, c'est le genre de situation à laquelle il faut mettre un terme.

Vous comme moi savons pertinemment qu'il y a une table qui devait remettre son rapport en 2008. Vous l'avez évoqué. Nous attendons toujours le rapport. Nous n'en connaissons pas le contenu. On a tous bien hâte de connaître le contenu, on espère de connaître le contenu avant la conclusion de ce projet de loi là parce que, le cas échéant, nous pourrions peut-être apporter les amendements que vous suggérez dans votre mémoire et qui permettraient effectivement de vous redonner ces pouvoirs que vous exercez auparavant pour le plus grand bénéfice de la population du Québec.

Je veux revenir sur la grande déclaration d'amour, à laquelle faisait référence mon collègue de Chomedey, de la part de M. Girard, le représentant des propriétaires d'autobus. Outre le fait qu'il ait dit qu'il souhaitait que vous puissiez accorder toute votre attention aux véhicules lourds, et ça, c'est indépendamment des chiffres que vous nous avez donnés, je pense que les chiffres que vous nous avez donnés mettent les choses en perspective, là. Je pense qu'on ne peut pas penser que vous allez moins bien les desservir parce qu'on vous donnerait de nouveau le contrôle des véhicules

de promenade. L'autre argument qu'il a invoqué, c'est le fait que, comme à peu près tout le reste de l'appareil de l'État, vous êtes soumis à la politique de non-remplacement de un fonctionnaire sur deux, je pense.

Une voix: ...

M. Bergeron: Hein?

Une voix: ...

M. Bergeron: C'est ça. Alors, conséquemment, l'inquiétude de M. Girard, c'était de dire: Le nombre des contrôleurs routiers va en diminuant. Donc, s'ils sont moins nombreux puis qu'on leur donne plus de job, ils vont être encore bien moins en mesure de s'occuper de nos préoccupations. Comment vous réagissez à cet argument?

La Présidente (Mme Doyer): M. Goulet.

M. Goulet (René): Bien, comme j'expliquais précédemment, vu le nombre tellement restreint d'interceptions de véhicules de promenade, c'est vraiment, là...

On est conscients qu'on n'est pas beaucoup, on est comme 300 à travers le Québec, puis que le domaine du transport et de biens et de personnes est quand même un domaine assez vaste. Alors, on est conscients que notre priorité numéro un, c'est vraiment le transport des véhicules lourds. Par contre, comme je disais, les chiffres parlent d'eux-mêmes, le fait qu'on avait seulement 200 sur 115 000, 0,17 %, je veux dire, on intercepte seulement dans les cas majeurs, je veux dire, on ne fera pas un véhicule qui roule 108 sur l'autoroute, là. Mais, je veux dire, un véhicule qui roule 160, qui zigzague et qui met la sécurité des gens en jeu, à ce moment-là, on se doit d'intervenir comme agents de la paix, je veux dire, ça va de soi.

Puis, si, tu sais, ça arrive, je peux vous... d'après le nombre, ça, il y en a que ça va leur arriver une fois par mois, d'autres jamais. Il peut y avoir... Il y en a qui font une année complète sans intercepter un véhicule de promenade, mais dépendamment des régions aussi. Mais l'important là-dedans, c'est d'avoir l'air professionnels comme on est, d'arrêter, dans le fond, de se faire rire de nous autres parce qu'on, comme vous dites, on nous dépasse comme si on était des véhicules sans autorité, puis on n'est pas capables de...

Pour assurer la sécurité routière, je veux dire, c'est important qu'on ait ce pouvoir-là, comme je vous dis, pour être capables d'intervenir. Puis, si je peux vous donner...

M. Bergeron: Vous allez probablement être...

M. Goulet (René): Excusez.

M. Bergeron: Pardon.

M. Goulet (René): Si je peux vous donner un indice... un exemple qui nous est arrivé... on a eu, dans la région de Sherbrooke, un type qui était sur l'autoroute dans le sens inverse. Le véhicule de promenade roulait en sens inverse sur l'autoroute. On s'entend que... y a-tu quelque chose de plus dangereux que ça? O.K. Je vais vous donner juste l'exemple, là. Si le contrôleur peut... présentement pense que, bon, s'il est à... il roule à l'envers, c'est possiblement parce qu'il est peut-être en état d'ébriété, il y a de quoi

qui ne fonctionne pas, on déciderait de l'intercepter pour vérifier ses facultés. Présentement, si on détecte que, ses facultés, il est correct, là, il n'est pas en état d'ébriété, il est sobre, bien, à la limite, on va lui dire bonjour et le laisser continuer en sens inverse sans pouvoir le réintercepter. Ça fait que c'est ça, je veux dire, on veut... dans le fond, là, on se spécialise dans le transport, mais, dans les cas majeurs, de force majeure, où est-ce que la sécurité du public est en jeu, on revient toujours là-dessus, mais c'est vraiment la sécurité du public, la sécurité routière qui est en jeu, à ce moment-là, on veut intervenir, dans le fond, pour... Et voilà.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: En fait, ce que je comprends, c'est que vous ne souhaitez pas d'aucune façon prendre la place des policiers, mais au contraire... venir en appui au travail que font les policiers actuellement dans leurs fonctions de mise en oeuvre puis d'application du Code de la sécurité routière.

M. Goulet (René): Exactement.

M. Bergeron: Vous avez probablement constaté que nos travaux sont souvent très dynamiques puis qu'il y a des interpellations entre nous, souvent très sympathiques, très cordiales, très conviviales, mais je pense qu'il est important, par rapport au sujet qui vous préoccupe, de rappeler une petite interpellation que nous avons eue entre nous lorsque M. Girard a comparu devant la commission. À un moment donné, mon collègue de Chomedey lui a demandé si on devait donner le pouvoir aux contrôleurs routiers de s'occuper des véhicules de promenade, et là, moi, j'ai interpellé mon collègue en lui disant de leur redonner. Et là la ministre est intervenue en disant non pas de leur redonner, parce qu'ils ne l'ont jamais eu, mais ils l'exerçaient. Alors, pour vous, est-ce que c'est une nuance qui est importante par rapport à ce que vous réclamez?

La Présidente (Mme Doyer): M. Goulet.

M. Goulet (René): Je vais laisser... M. Parmentier va vous répondre à cette question.

M. Parmentier (Luc): Bien, je pense qu'on pourrait...

La Présidente (Mme Doyer): M. Parmentier.

M. Parmentier (Luc): Oui. Bonjour. Je pense qu'on pourrait peut-être juste spécifier, là; tantôt M. Goulet a parlé d'un avis juridique, là, qui avait émané dans les années 2004, date à laquelle nous avons arrêté d'appliquer ce bout, là, cette partie-là du code, là, à l'égard des véhicules de promenade. Moi, j'ai déjà... j'ai vu l'avis juridique de l'époque, puisque j'étais là à cette époque-là aussi, et l'avis portait essentiellement sur l'article 650 du code.

L'article 650, pour résumer vite, là, c'est la responsabilité des ministres, dont, entre autres, la ministre des Transports et de la Sécurité publique, dont en... Je pourrais vous juste résumer, là, que la responsabilité de l'application du code ou la responsabilité du Code de la sécurité routière relève de la ministre des Transports, à

l'exception de la surveillance de la circulation qui... ces règles-là relèvent du ministre de la Sécurité publique. Donc, l'avis avait été à l'époque à l'effet que le principe qu'on ne peut pas avoir plus de pouvoirs que le patron, là... À ce moment-là, tout ce qui touchait la surveillance de la circulation, qui, en passant, n'est pas définie dans le code nulle part... On se demande encore c'est quoi. On y va par déduction en disant que la surveillance, pour nous, c'est, exemple, un véhicule de la Sûreté du Québec qui fait du radar sur une autoroute, et lui surveille vraiment la circulation. C'est le plus proche qu'on peut se rapprocher de la définition. Mais malgré ça l'article n'a pas été modifié avec les projets de loi n^{os} 42 et 55. Et on en avait fait une recommandation à l'époque. On a choisi de modifier 519.67, qui vient restreindre encore plus les contrôleurs routiers donc vis-à-vis les véhicules de promenade.

Donc, ce qu'on a un petit peu de difficulté à comprendre, c'est que les mesures qui sont mises en place depuis les projets de loi n^{os} 42 et 55 sont très bien accueillies de notre part, parce que, tout ce qui est mesure additionnelle pour la sécurité routière, on ne peut pas être contre, mais on, au fil des années, on rajoute des facteurs donc de plus en plus pour oeuvrer à la sécurité routière, et, nous, on a de moins en moins de pouvoirs. Donc, c'est un petit peu une analogie, là, qu'on... un paradoxe qu'on comprend un peu mal. Mais, malgré tout ça, on prétend encore qu'il faut travailler ensemble, il faut travailler la sécurité routière.

Tantôt, on disait: Les autobus, tout ça, bien ça n'a pas de... ça n'a pas d'appartenance à la sécurité routière, ça touche tout le monde. Donc, de délaisser les autobus, si je prends l'exemple que vous donniez, M. le député, ce serait de dire: Pendant qu'on vérifie un autobus, on voit un véhicule de promenade faire une infraction, bien on laisse l'autobus puis on s'en va chercher le véhicule de promenade, alors que ce n'est pas notre travail. M. Goulet parlait de flagrant délit tantôt. Bien, c'est un peu ça. S'il y a un véhicule de police qui est à côté, que ce soit la Sûreté ou un véhicule de police municipale, c'est bien sûr qu'on leur laisse le travail, là. C'est principalement leur mandat.

Nous, on dit: Lorsqu'il y a un flagrant délit, on se voit mal comment qu'on ne pourrait pas intervenir. Puis peut-être que plus loin, ce même véhicule là qui a fait une infraction, bien il va arriver quelque chose de plus grave encore. Alors, c'est peut-être un peu... Et l'avis juridique, comme je disais tantôt, de 2004 est resté là, et l'article 650... toujours pas modifié. Juste rajouter qu'auparavant, lorsque le contrôle routier était à la Sûreté ou au ministère des Transports, le code n'était le même, n'était pas pareil. Donc, au moment que ça a été transféré à la société, ça a comme échappé, la zone grise, là. Il n'y a pas eu d'appariement avec l'article 650, justement. Donc, on est dans ce vide un peu juridique là dans le moment, là.

● (16 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Mme la Présidente, on se retrouve dans la situation, et, comme je ne cesse de le répéter, c'est le noeud du problème. Ce n'est pas tout de fixer des normes. Il faut s'assurer, un, de faire une sensibilisation et, deux, de s'assurer qu'on puisse avoir les ressources nécessaires pour voir à leur application.

Or, pendant qu'on augmente les normes, on réduit les ressources qui visent à leur mise en application. Et c'est peut-être ce qui contribue aux statistiques, qui émanent

pas de n'importe qui, qui émanent de la SAAQ et que cite la table de la sécurité routière, à l'effet que justement un des problèmes que nous éprouvons, c'est le fait que le citoyen a le sentiment qu'il peut prendre la route, être imprudent, prendre un verre de trop puis qu'il ne se fera pas pincer, de toute façon. Alors, ce que vous soulevez est effectivement au coeur du problème dont on discute depuis le début des consultations publiques.

M. Parmentier (Luc): Bien, j'ajouterais aussi, M. le député, que, suite aux mesures mises en place, suite aux projets de loi n^{os} 42 et 55, le bilan routier s'est amélioré. C'est indéniable, là. Mais, si on va un petit peu plus loin dans notre analyse, bien 100 morts de moins sur les routes, c'est des millions de dollars de sauvés en prestations, là, que la SAAQ n'a pas à déboursier. Donc, il y a un impact, aussi, monétaire non seulement pour la vie des gens, et tout ça, mais il y a aussi l'impact monétaire. Donc, c'est, je pense, c'est le but visé de tout le monde, là, contribuer au maximum, optimalement, là, à la sécurité routière afin de sauver des vies. C'est carrément ça.

M. Bergeron: Justement, par rapport à la table de la sécurité routière, je crois comprendre de votre recommandation 5 que vous ne comprenez pas tout à fait comment il se fait que, vous, qui êtes chargés au quotidien d'appliquer le Code de la sécurité routière, vous n'êtes pas appelés à contribuer aux réflexions des gens qui sont appelés à faire des recommandations au gouvernement. Je saisis bien le sens de votre recommandation n^o 5?

M. Goulet (René): ...c'est suite à ce qu'on avait...

Une voix: ...

M. Goulet (René): Merci. C'est suite à ce qu'on avait recommandé en 2007. C'est la même chose. On se disait à l'époque que, si on était invités aux tables qui touchent la sécurité routière, le fait qu'on est des experts dans le domaine, on pourrait amener nos arguments avant que les projets de loi soient en fonction et on n'aurait pas besoin de se présenter ici aujourd'hui. Dans le fond, ce qu'on se dit, c'est qu'il y a plusieurs tables qui existent, il y a plusieurs endroits où est-ce qu'on pourrait débattre des problèmes qu'on voit tous les jours, parce qu'on les applique à tous les jours, mais on est comme mis de côté, on n'est pas consultés dans aucun, aucun forum ou nulle part. C'est ce qu'on demande, c'est, depuis 2007, d'être consultés. Et c'est ce qu'on fait, on réitère la même demande.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: En tout cas, chose certaine, M. Goulet, vous l'êtes, aujourd'hui, consulté. Puis je crois comprendre qu'il y a une volonté, une ouverture, de l'autre côté, de faire en sorte d'intégrer tout ce qui peut être intégré, des recommandations que vous nous faites, dans le projet de loi n^o 71. Et vous pouvez être assurés que nous serons des plus réceptifs aux propositions que le gouvernement pourrait vouloir nous faire à cet égard.

Je veux revenir sur l'annexe I, quand vous parlez des écoles de conduite. Je ne suis pas sûr que j'ai très bien saisi la réponse que vous avez donnée à mon collègue de Chomedey, mais puis-je me permettre d'essayer de vous

dire ce que j'ai compris? Au fond, ce que vous dites, c'est qu'on a décidé de remettre en vigueur le cours de conduite obligatoire. On a fixé des paramètres pour le cours. Puis, au fond, ce que vous demandez, c'est d'être de nouveau, comme c'était le cas auparavant, l'autorité qui est chargée de veiller à l'application ou au respect des normes du cours, ainsi de suite, par les écoles de conduite. C'est bien ça?

Une voix: M. Goulet.

M. Goulet (René): Oui. C'est par rapport aux écoles de conduite. Parce qu'on avait... on avait comme... Avant, quand il y avait l'application des cours de conduite, on était ceux qui appliquaient sur la route le contrôle des véhicules. Dans le fond, ce qu'on demande, c'est d'un peu de... vu que maintenant ils remettent en vigueur les cours de conduite, effectivement, là, de savoir ce qu'on avait à l'époque.

M. Parmentier (Luc): Si vous permettez de rajouter, Mme la Présidente, c'est...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. Parmentier.

M. Parmentier (Luc): Avant la déréglementation, c'étaient les contrôleurs routiers qui allaient vérifier, là. On sait qu'on vérifie déjà les véhicules à l'égard de l'état mécanique, là, aux six mois, tout ça. Pour les cours de conduite, donc on avait aussi à aller vérifier, là, les taux. On avait souvent fait des opérations, là, excusez l'anglicisme, «undercover», là, qu'on allait voir les compagnies, puis s'assurer que les professeurs sont certifiés, les taux sont respectés, parce que c'était tout réglementé. Alors, maintenant que ça redevient réglementé, obligatoire pour les cours de conduite, c'est la question qu'on se posait.

J'en comprends qu'il y a un moratoire de un an, là, pour ce qui est des tarifs, et tout ça, pour donner une chance à l'industrie de s'ajuster et que par la suite ça va relever, là, de l'ATEQ, je crois, là, pour ce qui est de la certification des écoles. Alors, on se demande juste comment que ça va être fait pour s'assurer que tout est bien respecté sur le terrain, là, et, comme on a une expertise, bien on voudrait en faire profiter encore la société.

M. Bergeron: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Parmentier. Alors, je vais donner la parole au député du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, d'être présents après-midi. C'est un mémoire qui est très intéressant. Plusieurs des recommandations que vous avez là-dedans, je les trouve particulièrement... aujourd'hui, je pense qu'on en aurait besoin, dans le contexte actuel auquel je n'ai pas besoin de vous mentionner que je suis contre le projet de loi dans son sens même où je dis qu'il doit y avoir plus de policiers sur la route. Mais je ne ferai pas le débat là-dessus aussi aujourd'hui, ce n'est pas le contexte. Mais je veux revenir sur une des questions de mon collègue de tantôt, qui revient, puis je vais aller sur une question principale après.

Mais juste avant je veux revenir sur le fait que vous n'avez pas les équipements requis pour arrêter les camionneurs,

parce que, la plupart du temps, vous arrêtez des camions de ces personnes qui pourraient être en état d'ébriété. Puis là, je fais juste une image, bon, vous êtes dans un «truck stop», vous savez très bien où est-ce que les camions arrêtent, à gauche, à droite, un peu partout au Québec. Monsieur prend une bière, prend deux bières, bon, le projet de loi qui se met en place, on est à 0,05. Vous n'avez pas les équipements. Vous arrêtez le camion parce que vous avez constaté qu'il y a peut-être matière à... Il part, vous faites l'arrestation, le camion est arrêté. Vous constaté que le gars, il est peut-être à 0,07, ou à 0,08, ou à 0,09, mais vous n'avez pas l'équipement. Vos membres, j'imagine, dans le contexte se disent: Bon, pour protéger les usagers de la route, on appelle un constable, donc on appelle une personne de la Sûreté du Québec, on le fait venir. J'imagine que c'est ce que vous faites. Et donc, dans le constat qu'on a là aujourd'hui, on a deux policiers qui vont arriver, une auto-patrouille de la SQ, l'auto-patrouille qui... de ce que vous faites, la sécurité routière, pour faire donc une vérification du camion qui est illégal puis peut-être arrêter un gars qui est en état d'ébriété.

Est-ce que vos membres le font, premièrement? Et...

M. Goulet (René): ...

La Présidente (Mme Doyer): M. Goulet.

M. Goulet (René): Oui. Merci. Présentement, c'est sûr que le 50 mg n'est pas passé, je veux dire, on y va avec le 80 mg. Si présentement on a un doute...

M. Bonnardel: ...

M. Goulet (René): Oui. On a les pouvoirs criminels par rapport à l'état d'ébriété. Donc, on peut faire les tests symptomatiques et à la limite, si on a un soupçon, on peut faire venir les policiers pour faire souffler dans l'appareil légal. Ça, ça va déjà avec le Code criminel qu'on a présentement. Par contre, ce qu'on dit, c'est que le 50 mg ne sera pas sur le Code criminel, ça va être pénal. Alors, à ce moment-là... puis c'est plus difficilement détectable. Si on n'a pas l'appareil comme tel, je veux dire, c'est difficile.

M. Bonnardel: ...de 24 heures aussi, là, donc le gars, il reste où est-ce qu'il est, là.

M. Goulet (René): Entre autres, exactement, il ne prend plus de véhicule, c'est ça. Mais ça, je veux dire, sans l'appareil, c'est quasiment indétectable, là, je veux dire, tu ne peux pas savoir vraiment. Tu peux avoir un doute, une odeur d'alcool ou quoi que ce soit, mais de là à savoir s'il a dépassé le 50 mg, c'est plus difficile à évaluer sans l'appareil.

M. Bonnardel: On a une belle preuve aujourd'hui de dédoublement de travail, là, dans une certaine mesure, où on devra... où vous devrez, dans le contexte actuel... bien, si vous pensez qu'il est à 0,06, 0,05, bien d'appeler la Sûreté du Québec puis vous assurer qu'il y a deux véhicules en même temps, deux personnes payées qui vont faire l'arrestation, puis d'entreprendre tout le processus administratif après ça.

Une question. Je ne sais pas si je peux l'appeler la question qui tue, là. Mais, en 2004, vous aviez ces

pouvoirs. Avant 2004, vous aviez ces pouvoirs d'être, puis j'ai bien aimé ce que mon collègue de Verchères a dit tantôt, en appui. Vous ne voulez peut-être pas vous considérer comme des policiers de la Sûreté du Québec, mais vous êtes en appui aux services municipaux, à la Sûreté parce que, bon, on a besoin de peut-être plus de polices pour surtout les personnes en état d'ébriété. Mais vous aviez ce pouvoir. On vous l'a enlevé en 2004. Pourquoi on vous l'a enlevé?

M. Goulet (René): Bien, juste faire une nuance: l'état d'ébriété, on l'a encore, ça, c'est le Code criminel, ça, ça va, mais...

M. Bonnardel: Je comprends, mais, dans le contexte actuel où vous demandez ces choses-là, la plupart de ces recommandations, vous dites: On aimerait ça ravoir les pouvoirs qu'on avait, parce que vous étiez en appui à la Sûreté du Québec. Puis je trouve ça intéressant quand le contexte actuel, où on dit qu'on veut plus de polices... On n'a peut-être pas nécessairement les sous pour en engager 100, 200, 300, mais vous êtes près de 300, c'est ce que vous disiez tantôt.

M. Goulet (René): On est 300.

M. Bonnardel: Je pense que ce serait intéressant, pour protéger les usagers de la route, de vous avoir en appui à la Sûreté du Québec.

M. Goulet (René): Bien, c'est ce qu'on disait.

M. Bonnardel: On vous a enlevé ces pouvoirs-là.

● (17 heures) ●

M. Goulet (René): Ils nous ont enlevé les pouvoirs. C'est un avis légal, c'est un avis juridique interne à la société à l'époque, en 2004, qui est venu dire que, selon... il y avait une ambiguïté par rapport à nos pouvoirs, puis ce n'était pas clair. Et par la suite, en 2006, il y a eu une modification quand qu'il y a eu le projet de loi n° 55 qui a modifié l'article 519.67 en rajoutant... Je veux dire, ils n'étaient comme pas sûrs à l'époque si on n'avait pas le droit, mais là ils sont venus mettre la masse en 2006 en disant que l'article 519.67... qu'on pouvait appliquer l'ensemble du code, sauf sur les véhicules de promenade.

Donc, présentement, c'est clair qu'on ne peut pas parce qu'en 2006 la modification du projet de loi n° 55 est venue mettre une mention dans l'article 519.67 à l'effet qu'on ne pouvait plus faire de véhicules de promenade. Donc, c'est suite à ça qu'on ne peut plus intervenir.

M. Bonnardel: Mais vos membres présentement, là... vous parliez tantôt du gars qui était sur l'autoroute à Sherbrooke là. Moi, là, le gros bon sens, là, du gars qui est à l'envers sur l'autoroute, sur la 55... puis vous le voyez, vous savez très bien que ce gars-là s'en va peut-être tuer une madame ou un monsieur avec des enfants dans son auto, là. Je ne sais pas, là, j'imagine que vous partez les flashers puis vous partez... vous ne partez même pas après? Ou vous dites: Non, non, regarde, ce n'est pas notre job. Ou en quelque part, moi, je me dis, dans votre rôle, vous n'avez peut-être pas le mandat de le faire aujourd'hui, on vous l'a enlevé, moi, je le déplore, mais je ne peux pas croire que vous ne dites pas à vos membres: Ecoute, si

on en arrive à une situation comme ça, là, tu pars après puis tu t'arranges pour qu'il sorte de l'autoroute, ce gars-là, là. Non?

M. Goulet (René): Comme je disais tantôt, c'est...

Une voix: ...

M. Goulet (René): Oui. Comme je disais tantôt, c'est peut-être... c'est un exemple qui est arrivé. C'est sûr que, bon, il a été... le véhicule a été intercepté parce qu'on avait comme un soupçon peut-être que le type était en état d'ébriété. Pour conduire à l'envers dans une autoroute, généralement il y a de quoi qui ne fonctionne pas. Alors, je veux dire, la première idée du contrôleur, c'est de dire: Bon, il était dans un état d'ébriété. À ce moment-là, on a des pouvoirs. Parce que ce qui est bizarre aussi, c'est que, sur le Code criminel, on peut faire tous les véhicules, nonobstant la plaque, quoi que ce soit. Donc, un véhicule de promenade avec une plaque de promenade, dans une infraction... une des infractions qu'on a, on a une liste de 14 infractions qu'on peut appliquer, il n'y a pas de problème. Donc, l'intervention a été faite en fonction que le contrôleur a arrêté le véhicule en soupçonnant. Mais c'est sûr que, bon, verbalement, je veux dire, il a dit au type: Écoute, tu es à l'envers, remplace-toi, puis le gars est parti du bon bord. Il ne l'a pas laissé repartir à l'envers parce qu'il était sobre, mais, je veux dire, légalement, s'il n'y a pas un doute d'autre chose, il ne peut pas, légalement, il ne peut pas l'intercepter.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est beau? Merci beaucoup. MM. Goulet, Parmentier et Daignault, merci de votre contribution à nos travaux.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre à l'autre groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 2)

(Reprise à 17 h 7)

La Présidente (Mme Doyer): Je vais donner le signal de la reprise des travaux. MM. Barbeau, Thériault et Dussaussois, de la Fédération québécoise des sports cyclistes, il me fait plaisir de vous accueillir en commission. Il y a un monsieur que vous nous présenterez quand... Vous étiez supposés être trois, vous êtes quatre. Alors, vous avez la parole pour 10 minutes.

Fédération québécoise des sports cyclistes (FQSC)

M. Barbeau (Louis): Merci, Mme la Présidente. Mon nom est Louis Barbeau, je suis directeur général à la Fédération québécoise des sports cyclistes. Je vais vous présenter à l'instant M. Primeau, qui se joint à nous, qui fait du vélo depuis 70 ans, qui a grandi dans le milieu du vélo, qui est propriétaire de boutiques de vélo, lui, et toute sa famille, depuis plus de 50 ans; M. Léon Thériault, qui est directeur au comité pour le volet cyclosporitif, donc ce qui concerne la sécurité à vélo notamment au niveau de la Fédération québécoise des sports cyclistes; et Pol Dussaussois, qui est le coordonnateur à la fédération, qui fera l'essentiel de la présentation.

Je tiens, dans un premier temps à vous remercier, à remercier la commission de nous accueillir. La Fédération québécoise des sports cyclistes, ce sont 9 000 membres regroupés dans plus de 180 clubs à travers le Québec. On sanctionne plus de 380 événements à l'année, en partant d'événements cyclosporitifs, de petites courses régionales en allant jusqu'aux Championnats du monde de vélo de montagne qui vont avoir lieu au mont Sainte-Anne cette année. On a des préoccupations évidemment parce que nos membres s'entraînent sur les routes, parcourent des millions de kilomètres à vélo, et c'est la raison pour laquelle on souhaitait pouvoir être entendus devant la commission pour vous exposer nos préoccupations quant à certains articles au niveau du Code de la sécurité routière et notamment au niveau du port du casque.

Alors, je cède la parole à M. Dussaussois. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Dussaussois.

M. Dussaussois (Pol): Alors, bonjour, premièrement. Tout d'abord, j'espère que vous avez bien pris connaissance du mémoire et que vous avez un petit peu suivi nos recommandations. Je vais les repasser un petit peu avec vous pour vous expliquer notre vision et appuyer un petit peu notre argumentation.

Tout d'abord, ça concernait un petit peu l'article 487 qui parlait de l'extrême droite de la chaussée comme lieu de pratique cycliste sur la route. Les éléments qui nous ont amenés à apporter cet amendement portent notamment sur le bord des chaussées qui n'est pas toujours praticable et notamment aussi sur l'état de l'asphalte et des obstacles présents, comme les voitures stationnées, comme les branchages, etc. Ces cas qui nous sont très fréquemment communiqués par les cyclistes, membres de la fédération notamment, posent un problème, posent un problème sur la mention «extrême» dans le texte de l'article de loi. Le message qu'on veut véhiculer en modifiant cet... en amendant cet article, c'est une cohabitation raisonnée entre les usagers de la route, c'est plus présenter la... présenter, pardon, présenter la place du cycliste comme une activité, comme sa place réelle et pas comme une tolérance de la part des autres usagers.

● (17 h 10) ●

L'autre article concernait l'obligation d'emprunter les voies cyclables, l'article 492. Là-dessus, on vous avait présenté des arguments concernant les différents types d'usagers, notamment les patineurs, les coureurs, les animaux, les poussettes, etc., qui faisaient que les pistes cyclables étaient un petit peu dénaturées. Parce que «piste cyclable», à l'origine, ce qu'on a en tête, c'est la pratique cycliste.

La qualité des voies cyclables était aussi un élément à prendre en compte parce qu'elles sont toutes différentes: certaines sont délimitées carrément de la route, elles sont plutôt positives, d'autres sont vraiment d'une taille très étroite, d'autres sont plus larges et respectent certaines normes. Les vitesses aussi de différents types d'usagers sur ces voies cyclables amènent à penser que la voie cyclable n'est pas le meilleur endroit pour les cyclistes, notamment les cyclosporitifs, les cyclistes ayant une composante sportive un peu plus importante dans leur pratique pour circuler en dehors de ces voies cyclables. À la limite, la limite de vitesse sur ces voies cyclables est de 25 km/h présentement, et beaucoup de nos membres circulent bien plus vite que ça, à une vitesse de 30 ou 35 km/h. Ce

point-là est vraiment mis en avant pour démontrer que la voie cyclable n'est pas adaptée. Il me semble que, par le passé déjà, certaines personnes avaient apporté ce point, qui est à soutenir.

Comme vous pouvez le voir, le message véhiculé par cet amendement, c'est un petit peu fondamental pour la pratique cycliste parce que les pistes cyclables font partie du paysage urbain et du paysage, en général, de la route. Ça prend en compte les différents types de cyclistes, à savoir les cyclistes urbains, ceux qui utilisent le vélo comme un transport utilitaire et ceux qui utilisent le vélo comme un sport et une pratique santé.

Un autre amendement qu'on voulait apporter portait sur rouler à deux de front dans les routes non numérotées à faible trafic routier. Pourquoi on voulait faire ça? À nouveau, c'était pour supporter l'activité des cycloportifs qui roulaient, en général, en peloton pour pratiquer leur sport. Et c'est une pratique qui existe déjà mais qui n'est pas légale. La loi prévoit qu'on doit rouler à 15 en ligne, et ça ne permet pas, par exemple, de passer des relais, qui est, comment dirais-je, la base un petit peu de la coopération des cyclistes. Dans ces cadres-là, dans des routes qui sont non numérotées, dans les routes où le trafic routier est faible, où on n'est pas dans une configuration où c'est une montée, un tournant ou des choses de même, il est intéressant d'envisager de permettre aux cyclistes de rouler à deux de front, parce que, premièrement, ils sont plus visibles, c'est plus sécuritaire, le fait de rouler en peloton permet de garder une vitesse plus proche de celle des autres véhicules, ce qui fait que c'est moins dangereux quand les véhicules passent à côté, il y a moins de turbulence. Et puis incidemment, pour les clubs et pour les organisations cyclistes, c'est très difficile sans cette législation d'organiser des entraînements de ce type, de manière légale.

Donc, le message qui est véhiculé par cet amendement, c'est la reconnaissance du lieu de pratique encore une fois qui est la route, la délimitation de ces zones dans l'article, de la manière dont on pourra discuter, et une systématisation du ralentissement des autres usagers de la route, des véhicules à moteur en voyant l'approche de différents cyclistes.

L'autre point extrêmement important qu'on voulait avancer portait sur le dépassement des cyclistes. J'imagine que d'autres organismes de vélo ont présenté ce point avant nous. Tout d'abord, un petit exemple: la fréquence d'accidents cyclistes impliquant une voiture aux États-Unis est de 90 %. Dans ce 90 %, il y a 40 % des accidents qui sont en lien avec un dépassement ou un changement de direction de la part de la voiture. Donc, le dépassement du cycliste est un réel problème parce qu'entre autres il y a une grande méconnaissance du Code de la route de la part de nombreux usagers, notamment de beaucoup de cyclistes. Mon confrère et mon collègue Léon Thériault a fait beaucoup de démarchage pour l'article 344, qui permet de franchir la ligne et de faire le dépassement sur la voie opposée, et il y a beaucoup de personnes qui n'étaient vraiment pas au courant là-dessus, il n'y a pas eu beaucoup de sensibilisation.

Les points qui sont abordés juste après font état de la bordure de la chaussée, l'espace d'équilibre du cycliste, les rafales de vent qui peuvent venir de la droite, et les turbulences qui viennent de la gauche, ce qui impose un espace délimité, une zone latérale de sécurité délimitée et chiffrée dans les textes de loi. Cela rappelle également

que les cyclistes sont vulnérables, mais que la pratique n'est pas si dangereuse si on prend les mesures nécessaires. Le principe de prudence a sans doute été évoqué par Vélo Québec notamment et les autres instances cyclistes. Cela permet une considération générale des cyclistes, parce que, pour l'instant, la notion, l'image que les utilisateurs de la route en général ont des cyclistes, c'est une image plutôt négative, une image plutôt «la route est à moi, et je vous tolère un petit peu dessus».

De ce fait, lors d'accidents, quand un cycliste est frappé par une voiture, en général c'est juste parce qu'il manque un habitacle. Le cycliste est le plus à même d'être traumatisé par l'accident. Et, à partir de là, il faudrait prévoir, d'après nous, une législation qui permettrait de le mettre un petit peu... à défaut de responsabilité, que ce soit le véhicule qui soit le moins vulnérable qui ait, qui porte la responsabilité de l'accident, au départ. Ensuite, après les démarches, on peut définir qui est en tort ou pas.

Le principe de prudence, juste pour rappel, c'est: le véhicule le plus vulnérable... le véhicule le moins vulnérable doit faire preuve de prudence par rapport au véhicule le plus vulnérable, ça comprend également les piétons. Donc ça, c'est une logique inattaquable un petit peu, parce que tout le monde peut... tout le monde doit être d'accord avec ça, le fait que le plus grand doit prendre soin du plus petit. Ce principe de prudence existe déjà depuis de nombreuses années en Europe. Notamment en France, en Belgique, en Suisse, il est appliqué. Ça permet, entre autres, de responsabiliser un petit peu les véhicules qui ne sont pas... j'ai un petit peu de mal, excuse-moi, les véhicules qui sont... qui ont l'habitacle, qui disposent de sécurité, et ça permet également de protéger tous les types de cyclistes, pas uniquement les sportifs, mais également les cyclistes qui sont... qui utilisent les vélos en guise de transports utilitaires.

Donc là, on touche les milieux urbains et le milieu rural, j'ai envie de dire.

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Dussaussois (Pol): O.K. Bon, c'est parfait, on tombe sur le port du casque, l'élément que vous aviez évoqué. Vite fait, le non-port du casque, ça représente, en termes de blessures, à peu près 40 décès au Québec. Les coûts associés estimés... les coûts associés estimés à... aux États-Unis sont de l'ordre de 330 000 \$ pour la prise en charge d'un traumatisé crânien. Le port du casque, aujourd'hui c'est une efficacité approuvée à plus de 88 % de diminution des blessures à la tête et de 75 % pour les décès.

L'opinion publique est favorable, elle trouve que l'utilisation du port du casque est importante, à plus de 76 %. Donc, là-dessus on ne devrait pas y avoir une grosse réticence de la part de la population d'accepter cela. Le message, c'est que, premièrement, c'est partagé par déjà la majorité des Québécois. L'implication... l'impact sur une telle législation ne devrait pas être si importante parce que la plupart des personnes sont déjà prêtes à intégrer le casque dans leur vie, et les mentalités ont changé depuis longtemps.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Dussaussois, M. Barbeau, M. Thériault, M. Primeau. Et avec les échanges je suis sûre qu'on va pouvoir compléter, et vous allez avoir le temps de vous exprimer. Alors, je

vais donner la parole à Mme la ministre pour un échange de 25 minutes.

Mme Boulet: O.K. Alors, merci beaucoup, messieurs, de la Fédération québécoise des sports cyclistes. Alors, merci d'être venus nous parler, parce que vous êtes vraiment une catégorie de cyclistes à part, si je peux le dire comme ça. Êtes-vous capables de me dire, dans un premier temps, combien qu'il y a de cyclistes sportifs au Québec? Est-ce que ça représente beaucoup de gens, juste pour nous donner un portrait du nombre de personnes que ça peut impliquer, là, que ça peut représenter?

M. Dussaussois (Pol): Le nombre de cycloportifs est un petit peu méconnu. Il est estimé par Vélo Québec à... des cyclotouristes, 500 000; parmi ceux-là, ceux qui ont une composante sportive, à 200 000. Au sein de la fédération, au sein de la fédération, le nombre de cycloportifs...

Une voix: 200 000.

Une voix: Au Québec?

M. Dussaussois (Pol): Oui. Et ces personnes-là parcourent 800 millions de kilomètres sur les 2 milliards parcourus par les Québécois.

Mme Boulet: C'est des gens qui font 5 000 km par été, à peu près.

M. Dussaussois (Pol): C'est ça.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Dussaussois (Pol): C'est une population qui fait...

Mme Boulet: Je suis loin de ça un peu, il m'en manque un peu. J'en fais 1 000, mais...

La Présidente (Mme Doyer): ...on va aller à M. Barbeau, puis ensuite un peu à M. Thériault.

M. Barbeau (Louis): Oui, juste pour faire un parallèle, bon, on a des événements, des cycloportives, un événement par exemple qui est organisé, le cyclodéfi Vélo Mag, dans le parc national Gatineau... le parc national de la Mauricie. C'est un événement où le genre de clientèles, ce sont ces gens-là qui participent dans certains événements organisés qui sont sanctionnés par la fédération, mais qui, sur une base régulière, s'entraînent sur les routes. Donc, ce sont des groupes qui sont soit organisés soit regroupés à la fédération, mais on parle de centaines de milliers de personnes. Donc, ce sont des gens qui se définissent autrement que comme des randonneurs à vélo, des gens qui font du vélo pour la forme, pour y trouver... pour la santé et qui font en moyenne, effectivement, environ 4 000 km à 5 000 km de vélo par année.

Une voix: M. Thériault.

● (17 h 20) ●

M. Thériault (Léon): Mme la Présidente, je pense que Mme la ministre pourrait se définir comme étant une cycloportive, parce que nous savons qu'elle fait du vélo

avec des gens que nous connaissons. Nous savons que vous avez la passion du vélo, donc vous ne pouvez pas faire du vélo qu'autrement que pour vous permettre de rester dans une forme relativement bonne.

Mme Boulet: Je manque de temps, c'est juste ça.

M. Thériault (Léon): Mais le manque de temps... Mais l'intention est de permettre à votre organisme de maintenir une certaine forme physique, contrairement à la philosophie qui prévaut chez ceux qui font du cyclo-tourisme. Ils le font surtout dans une intention d'arrêter, de regarder, de batifoler, bon, donc, mais ils n'ont pas comme première intention de faire des sorties de vélo pour s'entraîner ou pour maintenir la forme.

Mme Boulet: O.K. Moi, c'est pour ça. D'accord.

M. Thériault (Léon): C'est notre définition de «cycloportif».

Mme Boulet: Ça fait du sens, là, je me retrouve un peu plus. Écoutez, Johanne, puis vous la connaissez bien, Johanne, je pense, elle me dit qu'elle a toujours eu une très, très, très belle collaboration de la part de votre organisation, elle m'a dit: Ils sont des visionnaires, c'est comme si on est rendu à une autre coche plus loin. Et ce que vous nous proposez, c'est très intéressant, notamment, là, de circuler à deux de large, de circuler à la limite hors piste, là, parce que les besoins ne sont peut-être pas les mêmes pour les cyclistes que vous représentez. Johanne me dit: C'est des choses intéressantes à regarder, mais à court terme c'est peut-être plus difficile, là, de les intégrer, là, à très court terme, là, dans le code, là, qui peut être modifié par ce projet de loi là.

Par contre, je prends... j'ai une écoute très attentive, là, de vos besoins, qui sont particuliers, qui sont différents des autres groupes. Et j'imagine que, comme société, on va devoir cheminer vers ce genre de... ce genre d'élément là. Je ne sais pas. Êtes-vous capables de nous dire... dans d'autres provinces ou dans d'autres pays, est-ce qu'ils ont ouvert sur ce genre de requête là que vous nous faites?

La Présidente (Mme Doyer): M. Primeau.

M. Primeau (André): Je reviens de Cuba, on roule en peloton sur les routes, puis, s'il y a une ligne double, les autos attendent en arrière. Je pense, c'est de l'éducation qu'il faut faire.

Pour vous faire un petit résumé, là, dans les années quatre-vingt, parce que je pourrais vous parler des années antérieures, mais il y en a qui n'étaient pas au monde, là, mais dans le vélo, parce que j'ai passé ma vie dans le vélo, dans les années quatre-vingt, il est arrivé un boom du vélo de montagne, ce qu'on appelle le vélo tout-terrain, VTT, bon, et puis, à la fin des années quatre-vingt et début des années quatre-vingt-dix, le vélo de route qu'on appelle cycloportif, là... Le cyclotourisme, il y en a toujours eu, ça, là, mais, cycloportif, il y a eu un phénomène. Il y avait, par exemple, dans notre club cycliste à Brossard, il y avait une femme il y a 15 ans, 20 ans, une femme. Aujourd'hui, 30 % des membres sont des femmes, O.K.? C'est parce qu'elles roulent avec leurs maris, ils font du vélo de route, ils vont acheter des voyages, ils vont faire des voyages

en Ontario. Il y a toutes sortes d'organisations qui organisent des voyages.

Alors, il y a eu une explosion de vélo de route depuis les 15 dernières années surtout. C'est pour ça qu'on est rendus au-delà de... on dit: 200 000, c'est peut-être beaucoup plus, parce que, là, le vélo de montagne a fait ça, puis le vélo de route a fait ça, alors là... Puis, la pratique, bien, au monde, on est les troisièmes, là, le Québec, après le Danemark et la Hollande, hein, c'est ça, Pol? Tu sais, on est les troisièmes, per capita, utilisateurs de vélo. Dans certains États américains, on peut rouler en peloton, deux de front, parce que, premièrement, c'est plus dangereux. Dépasser, la loi actuellement, c'est 15 cyclistes à la queue leu leu, là. Dépasser tout ça en auto, ça demande beaucoup de temps, puis il y a des autos qui viennent en sens contraire. Alors, l'automobiliste qui s'en vient, puis il voit venir l'autre, qu'est-ce qu'il fait? Il tasse, et c'est là le danger. Il y en a même qui nous agressent, parce que pour beaucoup... vous seriez étonnés de voir le nombre d'utilisateurs de la route qui pensent que les cyclistes, on n'a pas le droit d'aller sur la route en vélo, O.K.? Moi, j'ai traversé le Canada en vélo en 2000, puis, dans plusieurs provinces, les camionneurs, ils ont dit: Vous n'avez pas le droit d'être sur la route.

Ils pensent... puis il y en a ici, beaucoup de gens encore, là, tu sais, qui pensent qu'on n'a pas le droit d'être sur la route, les cycloportifs, mais on a le droit.

La Présidente (Mme Doyer): ...pardon, M. Primeau.

M. Primeau (André): C'est un manque d'information. Je pense qu'il faudrait, bien, premièrement, faire une campagne pour éduquer les cyclistes, premièrement, là, ceux qui tournent... roulent à gauche, là, parce qu'il faut faire nos devoirs aussi, là, mais c'est ça, là, c'est terrible, tu sais, là. Et puis je ne vois pas souvent de policiers donner des contraventions à un cycliste, là. Je n'en vois pas. Pourtant, je fais beaucoup... 5 000, 6 000 km par année, Léon en fait 16 000, et on ne voit pas des policiers donner des contraventions. Il faudrait de l'éducation des cyclistes, tu sais, donner des contraventions.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Primeau. Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Dites-moi, dans les autres pays où c'est permis, est-ce que les gouvernements ou les organisations ont dû légiférer ou réglementer pour permettre ça ou si c'est parce que ça fait partie de leur culture davantage plus que nous, ou on ne part pas de la même place, ou ils ont toujours laissé plus de place au vélo dans leurs déplacements? C'est-à-dire une question de mentalité ou si on a dû légiférer pour permettre ce genre de pratique là? C'est juste une... Tu sais, parce que je me dis: Est-ce que ça prend des lois ou si c'est parce que, de par la nature de ces pays-là, leurs habitudes de déplacement, l'usage du vélo qui a toujours été beaucoup plus... Je voudrais juste comprendre. Est-ce que, nous, on a besoin de légiférer éventuellement sur de telles pratiques si on juge que c'est approprié?

La Présidente (Mme Doyer): M. Dussaussois.

M. Dussaussois (Pol): Bien, en Europe, c'est culturel, c'est certain. En France, je ne sais pas si c'est un

excès de zèle pour légiférer, mais il y a une loi qui permet à deux cyclistes de front de rouler, il n'y a pas de problème. Et même sur des routes... c'est ça aussi, le dimanche, sur des routes rurales. En plein milieu de la ville, c'est possible aussi. Mais c'est vrai qu'il y a un impact culturel.

Mme Boulet: ...des pratiques.

M. Dussaussois (Pol): Peut-être qu'ici, au Québec, il faudrait passer par la législation pour que ça rentre dans les mentalités.

Mme Boulet: Oui.

Une voix: M. Thériault.

M. Thériault (Léon): Nous avons, quand même, parce que, comme Mme la ministre le disait tantôt, une médaille n'est jamais assez mince pour qu'elle n'ait pas deux côtés, nous avons, nous, la ferme conviction que, et M. Primeau en a parlé brièvement, la ferme conviction que, vous comprenez bien, là, que les cyclistes ont des devoirs à faire. Et, par «cyclistes», j'entends surtout les cyclistes urbains, ces cyclistes urbains qui ne sont pas tous fautif, mais, en très grande majorité, problématiques en termes d'image qu'ils projettent auprès des automobilistes et des autres conducteurs. Ils nous créent un problème, à nous, à la fédération.

Nous sommes de ceux qui voulons collaborer de façon très étroite avec la SAAQ et le ministère. Nous rencontrons d'ailleurs, dans cet esprit-là, vos gens, Mme Saint-Cyr et... pour justement faire comprendre que nous voudrions que la fédération, et la SAAQ, et d'autres organismes affinitaires collaborions ensemble. Nous avons, nous, donc des devoirs à faire avec nos clubs. Mais tous les cyclistes ne font pas partie des clubs, et c'est là le problème. Donc, nous sommes conscients de ça et nous voulons y travailler de façon très ferme. Et d'ailleurs, dans nos clubs, c'est inscrit dans les codes d'éthique de la plupart des clubs cycloportifs avec des capitaines de route, qui, à chaque début de sortie, rappellent les principales règles de sécurité à suivre, sécurité pour tous et par tous.

Donc, vous devez comprendre que nous sommes du côté... de l'autre côté de la médaille aussi.

Mme Boulet: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Moi, j'aurais juste une question. Après, je vais passer la parole à mes collègues.

Vélo Québec sont venus ici, et eux sont contre le port du casque chez les enfants de... Puis, écoutez, si vous voulez mon opinion personnelle, tout le monde devrait porter un casque, là, mais on pense qu'à tout le moins peut-être qu'au Québec on n'est pas prêts à aller vers tout le monde. Mais on pensait, nous, que... ce qu'on a pensé, avec la SAAQ et le MTQ, que la tête de nos petits enfants, de nos enfants de 12 ans et moins méritait d'être protégée et que, dans ce sens-là, ce serait peut-être... En fait, ce qu'on veut se donner, c'est le pouvoir de réglementer éventuellement pour imposer le port du casque, et Vélo Québec est contre ça. J'aimerais vous entendre, parce que vous êtes des cyclistes de peut-être d'un autre calibre ou d'un autre niveau, mais vous êtes tout de même des cyclistes.

Je suis certaine que vous portez tous un casque. Alors, comment? C'est quoi, votre vision? J'aimerais vous entendre.

● (17 h 30) ●

M. Barbeau (Louis): Mme la Présidente, je vais commencer puis je laisserai le soin à M. Dussaussois de compléter ma réponse.

Bon, évidemment, à l'intérieur des activités de la fédération, que ce soit à l'entraînement ou en compétition, le port du casque est obligatoire. Donc, pour les membres chez nous ça ne change rien. Qu'il y ait une législation à l'effet que le port du casque soit obligatoire pour un groupe d'âge, pour l'ensemble de la population, ça ne changera absolument rien en ce qui concerne nos membres parce que c'est déjà enchâssé dans nos règlements.

On pense toutefois que le port du casque devrait être obligatoire. Ça existe ailleurs. L'argumentation de Vélo Québec... puis, bon, j'ai parlé même avec des gens au niveau du ministère, la principale préoccupation souvent des gens, c'est au niveau de la baisse de la pratique du vélo. Et j'ai... on a pris connaissance du mémoire de Vélo Québec. Quand on donne des statistiques ou on donne des chiffres, en général on essaie de donner l'ensemble du portrait. De dire qu'il y a eu une diminution de la pratique d'une activité dans les années qui ont suivi, il faudrait peut-être préciser également qu'au bout des quelques années la pratique est revenue au niveau initial et l'a même excédé. Donc, je pense qu'il y a, comme pour n'importe quoi, l'interdiction de fumer dans les bars, dans les restaurants... il y avait des appréhensions.

Donc, il y a des gens qui ont peut-être cessé de fréquenter les restaurants. De la même façon, il y aura peut-être des gens qui cesseront de faire du vélo pour pratiquer une autre activité physique, mais je suis convaincu que, pour déjà la très grande majorité des gens... vont voir en ça simplement quelque chose de normal.

Donc, évidemment, notre position, nous, c'est que le port du casque devrait être obligatoire pour tout le monde. Il y a suffisamment de statistiques éloquentes, et M. Dussaussois pourra compléter là-dessus, qui témoignent de ça. Puis je donnerai simplement un exemple. Nous, on a évidemment des athlètes de haut niveau. Une athlète comme Lyne Bessette, je ne donnerai pas le nombre de commotions cérébrales qu'elle a subies... tout simplement vous dire qu'elle en a subi plus de trois. Et, Lyne Bessette, si aujourd'hui elle n'avait pas porté un casque, on parlerait d'elle au passé. Donc, le port du casque, ce n'est pas... puis je me rappelle à l'époque, parce que, bon, ça fait déjà plus de 20 ans que je suis à la fédération, les premières années, les casques, ça ressemblait à des bols à soupe, c'était chaud, on ne voyait rien, ce n'était pas esthétique. Déjà, les bols à soupe, c'est moins pire que les bols à salade qui avaient précédé. Mais les gens évoquaient souvent l'inconfort, la chaleur. Et ce qui est intéressant, c'est qu'il y a des études qui ont même été conduites, notamment en Espagne, sur le fait que, les gens qui portaient un casque, finalement leur température corporelle augmentait de façon moins importante que les gens qui n'en portaient pas.

Donc là, à part de ça, les casques aujourd'hui sont beaucoup plus esthétiques qu'ils ne l'étaient, sont très, très légers et, on l'a mentionné dans la présentation, réduisent de 88 %, puis vous avez l'ordre des traumatologues qui sont venus, de 88 % les traumatismes crâniens et de 75 % les décès. Je pense que, simplement sur ces

bases-là, je pense que le port du casque, ça va être pour tout le monde.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'âge, je loue l'intention de vouloir introduire l'obligation pour les jeunes de moins de 12 ans, mais je dirais que notre préoccupation, elle s'attaque évidemment à l'ensemble des gens et... mais ceux, les jeunes qui ont les comportements les plus à risque, pour avoir eu des adolescents qui étaient assez turbulents, entre 13 et 17 ans, je vous dirais que c'est probablement le moment où j'aurais été le plus inquiet de les voir se promener à vélo sans avoir de casque. Bon, pour ce qui est... évidemment, à 35 ans, tomber sur la tête, ça ne fait pas plus de bien que quand on en a 15.

Alors, pour nous, on pense que le port du casque devrait être obligatoire pour tout le monde. Quant à l'introduction d'avoir une introduction progressive, une introduction du port du casque en plusieurs temps ou d'aviser les gens au préalable, on n'a pas d'objection par rapport à ça, mais on pense que, les coûts pour l'État, la protection des gens devrait primer. Quant à la non-applicabilité, parce que ça, c'est l'autre argument des fois qui est invoqué, il existe de la réglementation également par rapport au port de veste de sauvetage sur les embarcations partout au Québec. Je ne pense pas qu'il y ait des milliers de policiers qui parcourent l'ensemble des lacs au Québec, mais il est nécessaire de porter une veste de sauvetage, et on pense que c'est de la même façon, le port du casque devrait être obligatoire parce que c'est une mesure de protection.

Peut-être laisser M. Dussaussois apporter quelques éléments de complément.

M. Dussaussois (Pol): Juste au Québec, au niveau de l'intégration d'une telle mesure, il faut savoir déjà que 40 % des cyclistes au Québec portent le casque déjà. Actuellement, il y en a à peu près 80 % qui trouvent que c'est important de le porter toujours. À partir de là, on imagine qu'il n'y aura pas vraiment de problème à l'acceptation d'une telle mesure.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, j'ai une demande d'intervention du député de Chapleau.

M. Drolet: Non, ça va être...

La Présidente (Mme Doyer): Non? De Jean-Lesage.

M. Drolet: ...un commentaire, Mme la Présidente, parce que je suis moi-même un cycliste. Comme ma ministre, j'ai... je...

Une voix: Sportif ou urbain?

M. Drolet: Sportif. Naturellement, j'en faisais plus au moment où je n'étais pas assis ici.

M. Ouellette: Nous sommes urbains, le député de Verchères et moi-même.

M. Drolet: Mais tout simplement un commentaire pour vous féliciter du travail que vous faites pour sensibiliser quand même, naturellement, le fait de faire du sport et de faire en sorte de pratiquer, peu importe la façon, que ce soit sportif ou urbain. Mais vous allez être un modèle en fait pour l'utilisation parce que, vous, si vous

dénoncez, vous faites en sorte de mettre de la rigueur avec tout ceux à qui vous avez à commenter, puis au moins ça sera des exemples pour ceux qui sont les plus téméraires des fois dans l'utilisation d'un vélo. Félicitations.

La Présidente (Mme Doyer): M. Barbeau? Est-ce que c'était un commentaire? Ça n'appelait pas...

M. Drolet: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Alors, est-ce que j'ai d'autres interventions? M. Primeau.

M. Primeau (André): Par exemple, à New York, il y a un tour de New York qui s'appelle Five Boro, comme le Tour de l'île de Montréal. Il y a 30 000 personnes. Il y a 30 000 casques parce qu'il y a des... pas des policiers, mais des gens qui surveillent, puis celui qui n'a pas de casque débarque. Puis ils n'ont pas moins de monde tous les ans. Au contraire, ils en refusent. Ça fait que l'argument qu'ils vont... ce n'est pas vrai ça. Ce n'est pas vrai, hein? Depuis que la ceinture est obligatoire... je m'en rappelle, moi, j'ai eu une Volvo 1969, je leur racontais ça en s'en venant, puis c'est la seule auto qui avait une ceinture puis c'était seulement là, puis tout le monde riait de moi: Eh, qu'est-ce que tu fais là?

Puis là on commençait à en parler comme on commence à parler du port du casque, et l'histoire a fait son chemin, là. Et puis en quelle année que c'est devenu obligatoire? Je ne me rappelle pas, là, pas la... La ceinture automobile, là, le port de la ceinture, c'est devenu obligatoire. La même chose pour la motocyclette, on a commencé dans les années soixante-six, soixante-huit, puis ça a fait son chemin. Alors, je pense qu'il faut y aller par étapes, tu sais. Par exemple, moi, je suis dans un projet avec une compagnie de production, une émission qui s'appelle *L'Amérique à vélo*, et, la compagnie de production, on a signé un contrat avec eux autres, et par hasard ils ont sorti dans leur publicité une photo avec deux gens en vélo, pas de casque. J'ai dit: Je cancelle le contrat. Et, l'agence de voyages qui organise tous les voyages pour ça, maintenant, si vous achetez un voyage de l'agence Gendron, là, à Valleyfield, là, en vélo c'est obligatoire, le port du casque, dans les voyages. Effectivement, première émission à Boston, un gros accident, une dame de Québec justement a tombé, commotion cérébrale, puis elle avait un casque, là. Une chance, elle serait morte sur un chemin de fer, tu sais. Alors, c'est très important.

Mais il faut y aller avec le temps. Par exemple, on pourrait... Les clubs, évidemment, c'est obligatoire, les clubs cyclistes, tous les clubs cyclistes. Et, quand bien même vous seriez mon frère, il ne viendrait pas en vélo avec nous autres s'il n'a pas son casque. Alors, il y aurait ça, les agences de voyages. On pourrait dire: Bien, un regroupement de cyclistes, le tour de Saint-Bruno, le tour de Sainte-Foy, dire: Bon, bien le casque est obligatoire pour un groupe de personnes, un rassemblement de cyclistes de plus de... Par exemple, ça pourrait se faire par étapes comme ça, et dans quelques années bien là les gens vont dire... Parce qu'on voit ça, on voit des parents à la tonne, les enfants portent le casque, mais les parents, eux autres... Moi, je leur dis, aux dames, dans ce temps-là: Avez-vous montré à votre jeune à pitonner 9-1-1 sur votre téléphone cellulaire pour dire que vous avez la tête ouverte, là, si vous tombez, là, tu sais?

La Présidente (Mme Doyer): Merci de votre grande sagesse, M. Primeau, de votre mémoire aussi, de votre grande sagesse et de votre mémoire, parce que c'est bon, des fois. Alors, je vais donner la parole au groupe du parti de l'opposition officielle. M. le député de Verchères, pour 20 minutes.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. D'abord, messieurs, bonsoir. Bonjour, ça me fait plaisir de vous retrouver. Plusieurs... certains d'entre vous, ce n'est pas la première fois qu'on se voit. M. Thériault, on s'est côtoyés pendant nombre d'années, notamment à l'époque où vous étiez président du comité des fêtes du 150e anniversaire de Sainte-Julie, et M. Barbeau, à travers les différentes activités qu'organisent les Dynamiks de Contrecoeur sous la férule de ce bénévole extraordinaire qu'est Alain Levasseur, on a eu l'occasion de se rencontrer à quelques reprises dans le cadre de compétitions organisées par le Club cycliste Dynamiks.

D'abord, merci de ce mémoire bien documenté, très fouillé. Moi, je ne veux pas... je ne voudrais pas mettre l'emphase sur les divergences mais plus sur les convergences. Et, lorsque je lis votre mémoire, je trouve peut-être davantage de convergences avec les points de vue exprimés par Vélo Québec que de divergences et, moi, j'aimerais que nous mettions peut-être l'emphase sur les convergences. Et, au chapitre des convergences, je constate que, tout comme Vélo Québec, au fond, le message que je capte, puis vous me direz si je capte le bon message, c'est que le casque, c'est une chose, mais il faut mettre en place un environnement qui permette effectivement d'assurer la sécurité des cyclistes. L'idée, ce n'est pas de faire en sorte d'essayer de minimiser l'impact d'un accident mais d'essayer de prévenir qu'il puisse y avoir le moindre accident. Et à cet égard vous nous faites un certain nombre de propositions, je vais revenir sur certaines d'entre elles, mais certaines qui ont été mises de l'avant par Vélo Québec, notamment la question du réflecteur à l'avant et à l'arrière la nuit. Vélo Québec allait peut-être un petit peu plus loin que ça, invoquant, ce faisant, un règlement qui est dans le Code de la sécurité routière mais qui n'est pas appliqué par rapport à l'éclairage la nuit.

● (17 h 40) ●

Cela dit, il y a effectivement une divergence de vues sur l'obligation de porter le casque, mais je crois pouvoir dire que tant Vélo Québec que la Fédération québécoise des sports cyclistes sont d'accord pour dire qu'il faut favoriser, quoi qu'il arrive, le port du casque. Moi, je ne crois pas que les gens de Vélo Québec sont contre le port du casque. Je sais que la ministre a laissé glisser ça tout à l'heure. Ce n'est certainement pas le cas. Puis ils ne sont certainement pas contre le port du casque chez les enfants.

Puis je comprends que ce que vous nous dites, c'est que, si on doit le rendre obligatoire, dans votre esprit, il n'y a aucune pertinence de ne le rendre obligatoire que chez les jeunes de moins de 12 ans, parce que l'exemple vient de... la pratique souvent vient de l'exemple. Puis on pourrait difficilement justifier à un jeune... on pourrait facilement comprendre, devrais-je dire, qu'un jeune ne veuille pas porter son casque si papa, maman ou grand frère, grande soeur ne portent pas le casque. Alors, de par ce... Puis l'argument également selon lequel ça ne fait pas moins mal de se faire frapper à la tête, qu'on ait 12 ans, ou qu'on en ait 16, ou qu'on en ait 35... D'autant que,

parmi les gens qui ont comparu devant nous jusqu'à présent, il y a les urgentologues qui nous disaient que normalement la boîte crânienne est finie de se former à l'âge de huit ans, donc on pourrait fixer la norme à huit ans, sauf que, tout comme vous, on nous dit que la période peut-être un peu plus critique au niveau du comportement puis du rejet des conventions, c'est entre 13 et 16 ans, donc on pourrait le fixer à 16 ans.

Donc, pourquoi 12 ans? La question se pose. Puis il y a la ville de Montréal qui nous dit que les policiers ne peuvent pas intervenir pour quelqu'un qui a moins de 14 ans. Donc, pourquoi pas 14 ans? Donc, pourquoi pas huit? Pourquoi pas 13? Pourquoi pas 14? Pourquoi pas 16? On se demande: Pourquoi 12? La question se pose, certainement.

Je veux revenir sur un argument que vous invoquez. Vous parlez bien sûr de l'ingérence de l'État dans la responsabilité individuelle. C'est un argument qui a été peu invoqué jusqu'à présent, on a surtout parlé du risque d'une baisse de pratique. Vous avez semblé dire que dans certains cas il y avait eu... on avait rétabli le niveau de pratique, puis ça avait même dépassé. D'après ce que j'en sais puis d'après ce que sont venus nous dire les gens, pour ce qui est des études en Australie puis en Nouvelle-Zélande, on n'est pas en mesure d'affirmer effectivement qu'on a rattrapé le niveau de pratique. Il semble que vous ayez, vous, des chiffres, mais jusqu'à présent il n'y a pas de témoin qui avait de chiffres précis pour nous affirmer que le niveau de pratique s'était rétabli. Alors, je serais curieux de vous entendre. Si vous en avez, ça permettrait peut-être d'éclaircir cette zone d'ombre qui demeure depuis un certain nombre de jours.

Et la question de la... jusqu'à quel point l'État doit se substituer à la responsabilité individuelle, au fond, c'est la question qu'on doit se poser comme législateurs. Est-ce qu'on doit aller jusqu'à légiférer à ce niveau-là ou est-ce qu'on ne doit pas... Tu sais, à un moment donné, on va avoir à légiférer sur: Est-ce qu'on va permettre la cigarette dans un véhicule s'il y a des enfants. Est-ce que c'est à l'État de se rendre aussi loin que ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Barbeau.

M. Barbeau (Louis): Juste pour répondre sur cet aspect-là, dans un premier temps, puis je laisserai M. Dussaussois... je pense qu'effectivement l'État a une responsabilité par rapport à tout ce qui concerne la santé publique.

Quand vous parlez d'habitudes de tabagisme, bon, il y a des lois qui ont été adoptées. C'est la même chose lorsqu'on parle de chutes à vélo, de traumatismes crâniens. Je pense que les statistiques qui ont été invoquées notamment par le groupe que vous avez rencontré au niveau des traumatologues, quand on parle de 88 % de réduction des traumatismes crâniens, quand on parle de 75 % de moins de décès, quand on dit que pour chaque dollar investi au niveau de l'achat d'un casque à vélo il y a une économie de 30 \$ au niveau des soins directs et indirects, ce n'est pas banal. Pourquoi est-ce qu'on légifère davantage sur... Pourquoi est-ce qu'on légiférerait, à ce moment-là, au niveau des embarcations nautiques, que les gens portent des vestes de sécurité? Pourquoi porter une ceinture de sécurité dans les véhicules? Pourquoi ne pas utiliser un téléphone cellulaire dans un véhicule? Dans tous les cas,

on peut se questionner. Je pense qu'il y a des chiffres qui sont suffisamment éloquents pour que l'État doive se pencher sur ce genre de questions et effectivement prendre, adopter des lois.

En ce qui concerne — juste pour revenir à ce que vous avez mentionné tantôt, puis je laisserai M. Dussaussois parler concernant la situation en Australie — la position de la fédération, je pense qu'il faut qu'elle soit très claire: on est favorable au port du casque obligatoire pour tout le monde.

Vous mentionnez que Vélo Québec n'est pas contre le port du casque. Je pense que personne ne peut être contre la vertu. Ne pas leur prêter d'intentions, mais je n'ai pas vu Vélo Québec faire la promotion active du port du casque. Et il y a une nuance importante entre être contre quelque chose et en faire la promotion. Alors, pour moi, la fédération évidemment, comme je vous l'ai dit en entrée de jeu, chez nous, au niveau de la fédération, nos membres, ça ne changera rien. On pourrait simplement dire: Bien, écoutez, nous, on fait nos devoirs, au niveau de la fédération, nos membres doivent porter le casque à l'entraînement et en compétition, dans l'ensemble des activités qu'ils pratiquent. Mais on pense qu'et la raison pour laquelle on a adopté ça... puis on parle de cyclistes aguerris, là, il y a des gens là-dedans qui font 15 000, 20 000, 25 000 km de vélo par année.

Puis tous les cyclistes que je connais sont tombés à un moment ou l'autre, que ce soit à l'entraînement ou en compétition, pas nécessairement en compétition, et, n'eût été du port du casque, ils auraient eu des blessures qui sont plus ou moins sérieuses.

Donc, c'est sur cette base-là que, nous, ce qu'on dit, c'est que, s'il doit y avoir un projet de loi, nous, on croit qu'il serait préférable que le casque soit étendu à l'ensemble des usagers de la route. Quant aux modalités d'introduction, à savoir est-ce qu'on devrait privilégier les 12 ans ou les 18 ans, comme c'est dans certaines provinces canadiennes, ou à l'ensemble de la population comme c'est actuellement le cas en Espagne, en Australie, en Nouvelle-Zélande, bien ça, c'est... je pense que c'est au gouvernement de le déterminer. Nous, on est favorables à l'adoption, pour tout le monde.

Je vais laisser M. Dussaussois peut-être compléter par rapport à ce que vous... le questionnement que vous aviez concernant les données en Australie.

La Présidente (Mme Doyer): M. Dussaussois.

M. Dussaussois (Pol): Merci. Au niveau de la pratique sportive en Australie, la mesure a été instaurée en 1990, on a connu une nette baisse de la pratique, c'est certain. Elle a été retrouvée en 1999 et depuis dépassait... Il n'y a pas de problème, la pratique sportive en Australie se passe très, très bien, c'est une des nations internationales, sur le plan sportif et sur le plan cycliste, qui est très en avance parmi les pays comme les pays nordiques en Europe. Par rapport à cette baisse, on peut noter un petit détail concernant leur campagne de communication qui... Les Australiens ont l'habitude de faire des campagnes de sécurité routière très directes, très franches, très crues, et là peut-être qu'il y a eu une association avec le port du casque et le danger de pratiquer le cyclisme.

Là, la fédération conseillerait, si la mesure était adoptée, d'opter pour une communication plus... enfin, moins dramatique, plus sur la conscientisation, on va dire.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères. Merci.

M. Bergeron: Évidemment, les groupes qui s'opposent au port du casque ne se limitent pas à Vélo Québec. On avait hier Vivre en ville, qui, pour des raisons à peu près analogues, s'opposait au port du casque.

Mais un autre argument qui nous été invoqué au cours des audiences, et j'aimerais vous entendre là-dessus, c'est: Qu'est-ce qu'on fait avec une expérience aussi extraordinaire que l'expérience du Bixi à Montréal? Comment on réussit à opérationnaliser, si on oblige le port du casque, comment on réussit à opérationnaliser cette expérience très positive qu'est Bixi puis de conjuguer cela avec l'obligation de porter le casque? Est-ce qu'on va devoir avoir un préposé à côté de chacune des bornes avec différentes grandeurs de casques qui ont été portés par Pierre, Jean, Jacques pour... Tu sais, comment on va réussir à opérationnaliser une expérience très positive quant à la pratique d'activité de transport actif avec cette... comment on va conjuguer ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Dussaussois.

M. Dussaussois (Pol): Cette question s'était déjà posée notamment après l'introduction du Vélo'v et du Vélib à Paris. Là-bas, l'obligation du port du casque n'est pas encore la question. Il y a beaucoup d'associations comme Vélo Québec qui s'y opposent. Mais on reste persuadés que la sensibilisation autour du thème du casque peut se traduire par l'apport de chaque personne, enfin la possession d'un casque à la maison par tout le monde. Juste la pratique du vélo est tellement répandue, comme on le disait, il y a plus de la moitié des Québécois qui possèdent un vélo, voire deux. À partir du moment où le casque serait automatique avec la possession d'un vélo, la location de Bixi serait un petit peu non problématique.

Pour ce qui concerne les touristes, c'est vrai que je n'ai pas encore la réponse.

M. Bergeron: Mais je m'excuse, mais pas juste le touriste, là. Tu arrives de la Rive-Sud de Montréal, là, tu as ta serviette pour le travail, puis là il faut que tu traînes ton casque en plus. Ce n'est pas nécessairement évident, là.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): ...demande. Alors, c'est moi qui gère le trafic pas des vélos mais de la parole. Alors, on va... je vais donner la parole à M. Barbeau, ensuite à M. Primeau.

M. Barbeau (Louis): D'abord, je pense que, les gens qui se promènent avec une serviette sur un Bixi, ce n'est pas très sécuritaire. Je pense que c'est, à la limite, presque stupide. Je pense que les gens qui songent...

Une voix: ...

M. Barbeau (Louis): Les gens qui songent...

Une voix: ...

M. Barbeau (Louis): Les gens...

Une voix: ...

M. Barbeau (Louis): Exactement. Or, un sac à dos... les gens qui se déplacent avec un sac à dos accrochent un casque après le sac à dos.

Alors, pour moi, les gens qui ont l'intention, les gens qui savent qu'ils vont utiliser un Bixi en ont déjà formulé l'intention là. Ce n'est pas quelque chose: Ah, bien je vais utiliser un vélo. Ils savent qu'ils vont l'utiliser, ils s'habillent en conséquence, ils ont au sac à dos plutôt qu'une serviette pour transporter leurs documents. Alors, pour moi, c'est un non-problème, là, ça.

● (17 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Primeau.

M. Primeau (André): O.K. Il y a... Le parc de vélos au Québec est de tout près de 4 millions, à peu près le même nombre qu'il y a d'automobiles, et il y a combien, de Bixi, à Montréal? 2 000? Ça fait que ce n'est pas... Pour le moment, là, je pense, ce n'est pas un gros handicap pour faire la promotion du port du casque. C'est surtout la promotion qu'il faut développer pour que dans quelques années ça deviendra... Mais il faut y aller par étapes, je pense. Tu sais, il ne faut pas être... Je ne crois pas qu'il faudrait être radical et dire: Le 15 de mai, c'est obligatoire. Non, je ne crois pas ça. Il faut faire la promotion. Par exemple, les groupes, les tours de l'île, les tours, tous ceux des groupes de cyclistes, dire: Bien, c'est obligatoire.

La Présidente (Mme Doyer): M. Thériault.

M. Thériault (Léon): Bien, je suis, un exemple, je suis organisateur d'un événement cycliste, et, sur le site de notre organisation, c'est indiqué: Port du casque obligatoire, eu égard à ce que nous avons des responsabilités et des assureurs et qui exigent que nous ayons le casque.

M. Bergeron: Bien, oui. Non. Ça, je comprends bien ça, là, mais, je veux dire, à quelque part il faut être capable d'opérationnaliser une mesure comme celle-là à des événements autres que ceux que vous organisez, où la participation exige qu'il y ait port du casque. Là, on parle de gens qui, de façon ponctuelle, vont utiliser un vélo qui est mis à leur disposition. Mais je comprends les arguments qui ont été invoqués. Ça va nécessiter, comme on le signalait tout à l'heure, un changement de mentalité.

Parlant de changement de mentalité, j'aimerais revenir sur les aménagements. Mme la ministre disait tout à l'heure: Pas sûr qu'on puisse nécessairement tout intégrer maintenant. Moi, j'invite le gouvernement à se montrer réceptif notamment en ce qui concerne le deux de front. C'est le genre de chose qu'on peut certainement envisager dès maintenant. Il y a des choses peut-être un peu plus complexes quant à l'aménagement parce que... l'objectif étant bien sûr d'éviter, non pas de minimiser les impacts d'un accident. Parce que je pourrais invoquer également un argument qui nous a été invoqué puis que mon collègue de Chomedey se plaît à répéter, c'est qu'à un moment donné, si tu es frappé par un véhicule à 65 kilomètres-heure, que tu aies ou non un casque, tu risques d'être multi-traumatisé, puis les conséquences risquent d'être graves, quoi qu'il arrive.

Mais je comprends qu'il faille essayer de limiter les impacts d'un accident, mais il faut surtout chercher à

faire en sorte de prévenir l'occurrence d'accidents, et conséquemment il y a des aménagements qui sont nécessaires. Hier, Vivre en ville nous disait que, parmi les aménagements physiques qui sont souhaitables, c'est d'éviter que le conducteur d'un véhicule automobile ait une vision large, il faut restreindre la vision du conducteur automobile de telle sorte qu'il ralentisse naturellement. Ça, c'était un des arguments qui étaient invoqués par Vivre en ville. Or, lorsque je lis votre mémoire, vous semblez plutôt souhaiter qu'il y ait élargissement, de telle sorte qu'il y ait une distance entre le cycliste et le véhicule automobile. Est-ce qu'il n'y a pas une certaine contradiction entre l'argument invoqué par Vivre en ville pour protéger le cycliste et l'argument que vous invoquez pour protéger le cycliste? Et à cet égard je dois vous dire que... Et je me... j'ai pris la peine de le souligner parce que, pendant que vous faisiez cette démonstration-là, vous nous disiez qu'il y avait une rafale qui venait de droite et de la turbulence qui venait de la gauche, et là j'avais l'impression qu'on assistait à un débat à l'Assemblée nationale, mais enfin.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Bergeron: Donc, comment on réconcilie ces deux visions, là, qui nous ont été exprimées jusqu'à présent?

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, j'ai trois demandes d'intervention: une première par M. Thériault, une deuxième par M. Barbeau et une troisième par M. Dussaussois.

M. Thériault (Léon): C'est vrai que cette notion de Vivre en ville...

Une voix: ...minutes.

M. Thériault (Léon): ...elle est pertinente, parce qu'il y a eu, il y a quelques années, un colloque à Montréal sur le vélo, et un expert de l'Oregon mais qui est originaire de l'Europe nous avait fait une présentation qui s'appelait La route au régime minceur.

En milieu urbain, il était prouvé que, si effectivement nous laissons un espace sécuritaire pour les véhicules pour leur permettre de rouler, qu'il était possible, dans 80 % des cas, en milieu urbain — et des aménagements ont déjà été faits d'ailleurs sur la rue Saint-Zotique, entre autres, boulevard Forget, à Chambly; des Forges, à Trois-Rivières — il était possible de consacrer un espace, un espace ligné délimitant la portion occupée par le cycliste et, dans beaucoup de milieux urbains, consacrant aussi un espace pour le stationnement latéral, surtout en milieu résidentiel, cet espace-là, donc... Je suis prêt à admettre que, pour le milieu urbain, il est reconnu que, si nous rétrécissons l'espace consacré, l'asphalte, là, aux véhicules, il est possible que, un, ça diminue la vitesse de déplacement du véhicule parce qu'il ne veut pas se faire frapper par le véhicule qui vient en face, deux, il ne veut pas se confronter aux cyclistes, donc il diminue sa vitesse. De fait, s'il y a collision, elle est moins grande, moins traumatisante.

Et, baisse assez significative du taux d'accidents et d'incidents interpellant les véhicules et les cyclistes en milieu urbain, je l'achète, cette notion-là.

Par contre, en milieu rural... et c'est ce qui m'a amené, en 1998, à rejoindre Mme Laliberté, de la SAAQ,

c'est les articles 341 et 344. Le noeud... un des noeuds gordiens de notre présence pour aujourd'hui ici, là, c'est la notion du dépassement de cette marge de sécurité, qui est mentionnée dans notre mémoire, cette marge vitale, en fait. Moi, j'ai des amis personnels qui se sont fait tuer parce que l'automobiliste qui s'en venait derrière le cycliste n'avait pas attendu que l'autre automobiliste s'en venait en avant... l'ait dépassé. Il dit: Ah, je vais le dépasser, il a dépassé, la cycliste est tombée, il l'a tuée, dont l'épouse du maire actuel de Venise-en-Québec, et je pourrais vous en citer. Donc, cette fameuse marge de sécurité, qui est mentionnée dans certaines parties d'Europe, je pense qu'au niveau de l'article 341, qui dit qu'un conducteur d'un véhicule routier ne saurait dépasser un cycliste — je ne sais pas si on mentionne «bicyclette» — dans la même voie que s'il peut... que s'il a à réaliser qu'il peut faire le dépassement sans danger. Or, un automobiliste, même un Jacques Villeneuve, ne peut pas, de sa position, à 100 kilomètres à l'heure, à 100 mètres du cycliste, évaluer si, au moment où il dépassera le cycliste... il ne peut pas évaluer si, pour le cycliste, il n'y aura pas un produit élastomère, une fissure, une crevasse, une roche.

Donc, l'évaluation du dépassement sans danger, ce n'est pas vrai que l'automobiliste peut faire cette évaluation à lui seul. Or, c'est le seul qui peut mettre le péril en jeu. Donc, cette marge-là pourrait... J'ai déjà vu, je pense, dans un article, dire que... devrait attendre que le véhicule qui s'en vient en sens inverse ait dépassé le cycliste et ensuite réaliser son dépassement.

Donc, ralentir et ensuite réaliser son dépassement. Mme la ministre comprend fort bien, elle est cycliste. Donc, cette notion-là de l'article 341 mériterait d'être repensée.

Une voix: ...

M. Thériault (Léon): Ralentir et attendre.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais vous demander deux courtes interventions...

Une voix: Très brièvement.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. Barbeau et Dussaussois. Il ne reste plus de temps. Mais je vais vous laisser très, très...

M. Barbeau (Louis): Merci. Donc, très brièvement. Bon, M. le député de Verchères a évoqué le fait de se faire frapper par un véhicule à très haute vitesse, puis ça ne sauvera pas nécessairement des vies. De la même façon, je dirais que, certaines collisions, le port de la ceinture de sécurité n'est pas garant de sauver des vies en toute circonstance.

Je reviens simplement avec des statistiques, notamment au niveau du port du casque. C'est que, 88 % de réduction de traumatismes crâniens, 75 % de réduction au niveau des décès, je pense que ces statistiques-là sont suffisamment éloquentes. Quant à ce que M. Thériault vient d'évoquer, c'est la raison pour laquelle notamment on a demandé à ce qu'il y ait une largeur minimale de 1,5 m comme mesure pour que, lorsqu'un dépassement de véhicule se fasse pour un cycliste, qu'elle ait... cette marge-là permette à un cycliste qui doit effectuer un léger écart sur la gauche, qu'à ce moment-là la marge de manoeuvre est suffisante

pour qu'il évite de se faire arracher la tête ou se faire passer dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Barbeau. M. Dussaussois.

M. Dussaussois (Pol): Bien, moi, dernièrement, pour rebondir sur les éléments qu'ont apportés Vivre en ville, le fait que le milieu de pratique soit différent, que les cyclosporifs roulent en général beaucoup plus souvent sur des routes non numérotées ou en... ou hors agglomération, les problématiques ne sont pas les mêmes. Du coup, la visibilité réduite pour les voitures peut être une solution en agglomération comme c'est le cas en Europe par le Code de la rue. Et ailleurs ce serait le Code de la route, qui... enfin, qu'il est préférable pour les cyclistes en tout cas d'avoir un espace minimum entre les voitures et les cyclistes.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Dussaussois. Je vais demander une prolongation de six minutes aux collègues pour terminer correctement la... six, sept minutes, la présentation des gens. Est-ce que ça va?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Ouellette: Montréal à Shefford? Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Six minutes. Six, sept minutes. Alors, un très, très court commentaire, M. le député, puis ensuite on passe aux collègues.

● (18 heures) ●

M. Bergeron: ...pour rassurer M. Barbeau. Si j'invoquais la question de l'accident, c'était justement pour dire qu'il fallait les prévenir. Puis, dans ce sens-là, je pense que vous vous inscrivez exactement dans la même veine que Vélo Québec et Vivre en ville, à savoir que, comme le soulignait Mme la ministre, il faut un changement de philosophie, un changement de culture par rapport à la route.

Dans notre culture nord-américaine, on a conçu nos routes en fonction de l'automobile. Il faut mettre l'emphase de plus en plus, vous utilisez l'expression, sur l'usager le plus vulnérable, c'est ce qu'on... c'est ce que Vélo Québec appelle le Code de la rue. Alors, je pense que c'est ce qu'il faut. Puis ce n'est pas simplement, excusez-moi l'expression, en «patachant» le Code de la sécurité routière qu'on va imprimer un changement de philosophie puis un changement de culture, il va vraiment falloir qu'il y ait un travail en profondeur qui se fasse pour que ce changement de culture puisse s'effectuer pour essayer de prévenir les accidents et non pas simplement guérir les impacts des accidents.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, M. le député de Shefford, pour cinq minutes d'échange.

M. Bonnardel: Merci, Mme la Présidente. Rapidement, messieurs, pour terminer cette belle journée, je veux revenir sur le sujet de l'article 341.

Je trouve intéressant le fait que vous soulignez que, bon, à travers le monde, il y a des panneaux de

signalisation qui ont été mis en place pour dire: Bon, j'arrive sur une route rurale, je vois le véhicule, le cycliste en avant de moi, est-ce que je suis prêt à entreprendre un dépassement ou non? Est-ce que cette recommandation que vous mettez dans votre mémoire, c'est déjà en... Est-ce que le ministère du Transport est déjà en train d'étudier ça? Est-ce que vous le... c'est un échancier auquel vous pensez que ça pourrait arriver? Est-ce que le ministère présentement est ouvert à mettre ces panneaux-là? Rapidement, peut-être, là.

M. Thériault (Léon): Nous avons rencontré, il y a trois ans, des représentants de la SAAQ, du ministère des Transports à Montréal, et un intervenant qui était du ministère, un avocat, Me Gonthier, qui a pris sa retraite depuis peu, nous avait mentionné qu'effectivement le ministère des Transports était favorable à cette notion-là, mais depuis lors, donc, la recommandation de Me Gonthier n'a pas eu de suivi, à ce que j'ai pu voir, là.

M. Bonnardel: ...

M. Thériault (Léon): Oui, oui.

M. Bonnardel: O.K.

M. Thériault (Léon): Mais deux rencontres à la tour de la Bourse, que nous avons eues avec les gens du ministère... et de la SAAQ.

M. Bonnardel: O.K. Merci, Mme la Présidente, donc une deuxième question rapide. À la page 12 de votre mémoire, vous soulignez le fait, vous appelez ça les périodes à risque. Rapidement, vous dites qu'il convient alors de se questionner sur la pertinence d'adopter des moyens d'action globaux ou ciblés pour des périodes, exemple, où on constate qu'entre 7 heures et 10 heures le matin et de 15 heures à 19 heures le soir il y a plus d'activités à vélo. Si on prend l'exemple de Montréal, exemple, où il y a une concentration quand même de vélos quand même importante aux heures du travail, nommez-moi deux, trois actions auxquelles vous souhaitiez peut-être mettre en place ou mettre des recommandations aux grandes villes, là, ou au ministère lui-même, là.

M. Dussaussois (Pol): Cet élément était un peu plus abordé pour avoir une approche différenciée du port du casque, savoir si on le faisait en fonction de l'âge, savoir si on le faisait en fonction du lieu, de l'agglomération ou route, savoir si on le faisait en fonction du type de pratique. Si, par exemple, vous considérez que c'est un transport utilitaire, bien ça aurait été difficile à évaluer. Mais, au niveau des horaires, on avait imaginé... rapidement, on se rendait compte après que ce n'était pas pertinent mais rapidement que le port du casque était obligatoire à certaines heures, par exemple.

M. Bonnardel: O.K. Merci, Mme la Présidente, une dernière question. Il y a eu un cas assez bien médiatisé... ou, on peut dire, l'été dernier, sur la limite de vitesse sur le Circuit Gilles-Villeneuve. Étant aussi un fervent du vélo cyclosporitif, ça a fait les médias, surtout dans *La Presse*. Et si vous êtes... c'est à la page 20 où il y a un petit paragraphe où vous dites que, bon, vous avez été en négociation. En

tout cas, il y a le point 17 en bas où la fédération québécoise, Triathlon Québec... Je voudrais que vous m'en parliez un petit peu, où vous en êtes aujourd'hui sur ce sujet.

La Présidente (Mme Doyer): M. Barbeau.

M. Barbeau (Louis): Bien, en fait, le parc Jean-Drapeau... le circuit de l'île Notre-Dame était considéré par un grand, grand nombre de cyclistes comme étant probablement l'endroit le plus sécuritaire pour pouvoir faire la pratique sportive du vélo.

En même temps, c'est un lieu qui est fréquenté par, avec, notamment, avec la plage, par d'autres usagers. Donc, l'idée, c'était de mieux définir ou mieux réglementer de façon à ce que l'ensemble des usagers puissent faire du vélo de façon sécuritaire. On a... On devait avoir une rencontre récemment. Ça a été reporté, donc. Mais on a une rencontre avec les gens du parc Jean-Drapeau, qui va avoir lieu au cours des prochaines semaines, pour faire le bilan de l'année dernière et voir quelles sont les mesures à adopter pour encore une fois rendre la pratique plus sécuritaire. Mais l'intention n'est pas d'empêcher l'entraînement cycliste, mais c'est plutôt de mieux encadrer et mieux baliser.

M. Bonnardel: Présentement, l'entraînement cycloportif, si on peut l'appeler comme ça, se fait...

M. Barbeau (Louis): Il est permis.

M. Bonnardel: ...est permis encore aujourd'hui.

M. Barbeau (Louis): Oui, il est permis.

M. Bonnardel: Merci. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Vous avez terminé?

M. Bonnardel: Oui. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Ah bon. Alors, je vous remercie, je vous remercie. C'est parce que ça adonne bien, parce qu'il n'y avait plus de temps.

Alors, je veux vous remercier, M. Barbeau, M. Thériault, M. Primeau, monsieur... votre nom? Dussaussois. Alors, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux.

Et, compte tenu qu'il est maintenant 18 heures, la commission ajourne ses travaux au jeudi 18 février 2010, après les affaires courantes, afin de poursuivre les consultations particulières et les auditions publiques à l'égard du document intitulé *Vers un développement durable de la pratique*.

(Fin de la séance à 18 h 5)