



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 7 mai 2009 — Vol. 41 N° 8

Étude des crédits du ministère des Transports (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 des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	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 sur 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 jeudi 7 mai 2009 — Vol. 41 N° 8

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	
Application de la réglementation sur les pneus à neige	1
Permis de conduire pour les gens de l'extérieur	2
Véhicules avec conduite à droite	3
Bilan routier	7
Jeunes conducteurs	8
Circulation de véhicules lents	9
Agrandissement du siège social	10
Variation de l'effectif	12
Introduction du permis Plus	12
Jeunes conducteurs (suite)	13
Reconstruction de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa	14
Installation de radars photographiques et de caméras feu rouge	15
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Collaboration avec Services Québec	17
Pouvoirs des contrôleurs routiers	17
Installation de radars photographiques et de caméras feu rouge (suite)	18
Pouvoirs des contrôleurs routiers (suite)	18
Échangeur Saint-Alexandre, sur l'autoroute 35	18
Déficit de la Société de transport de Montréal	19
Reconstruction de l'échangeur Turcot	20
Société de l'assurance automobile du Québec	
Introduction du permis Plus (suite)	20
Cours de conduite obligatoire	23
Changement de nom de l'autoroute Henri-IV	24
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Délai de traitement des dossiers	26
Bilan routier (suite)	26
Système de reconnaissance de plaques	27
Installation de limiteurs de vitesse	28
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Émission de permis de conduire aux jeunes dans les régions	29
Contrôle de l'attribution et de la réalisation des contrats	30
Remarques finales	
Mme Julie Boulet	31
Adoption des crédits	32
Documents déposés	32

Autres intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente

M. Stéphane Bergeron
M. Guy Ouellette
M. Patrick Huot
M. Jean-Paul Diamond
M. Pierre Reid
M. Gérard Deltell
M. Vincent Auclair

Table des matières (suite)

- * M. John Harbour, SAAQ
- * Mme Sylvie Boulanger, idem
- * Mme Johanne St-Cyr, idem
- * M. Alain Collerette, idem
- * M. André Legault, idem
- * M. Michel Léveillé, idem
- * M. Marc Lemieux, idem
- * M. Henri Gilbert, ministère des Transports
- * M. Denys Jean, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem
- * M. Yves Charette, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 7 mai 2009 — Vol. 41 N° 8

Étude des crédits du ministère des Transports (4)*(Neuf heures trente-huit minutes)*

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

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): S'il vous plaît! À l'ordre! Le plus tard on commence, le plus difficile c'est de finir à temps.

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.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2009-2010.

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

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Carrière (Chapleau) est remplacé par M. Auclair (Vimont); M. Villeneuve (Berthier) est remplacé par M. Bergeron (Verchères); et M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacé par M. Deltell (Chauveau).

● (9 h 40) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous rappelle que nous procéderons à la mise aux voix des crédits à la fin de la séance d'aujourd'hui.

Je vous rappelle que le temps qu'il reste à chaque groupe parlementaire est le suivant: 1 h 36 min au groupe parlementaire formant le gouvernement; 1 h 5 min à l'opposition officielle; 16 minutes au deuxième groupe de l'opposition.

Nous avons, de plus, un retard de huit minutes. J'ai compris que Mme la ministre ne pouvait prolonger au-delà de 12 h 30. Il y a aussi des gens qui ont des réunions importantes à 12 h 30. Je propose que le retard de huit minutes soit imputé aux deux groupes... ou aux trois groupes, quatre minutes pour le groupe de l'opposition, quatre minutes pour le groupe... Je mets ça sur la table comme proposition. Vous allez prendre le groupe... Ça fait que nous allons finir... les votes vont être pris à 12 h 30.

Discussion générale (suite)

Nous allons maintenant poursuivre l'étude des crédits. Et je suis prête à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle pour un bloc de 20 minutes.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)**Application de la réglementation sur les pneus à neige**

M. Bergeron: Alors, merci, Mme la Présidente. Nous avons ce matin le plaisir de recevoir les gens de

la SAAQ. Alors, merci d'être des nôtres aujourd'hui. Mme la ministre, c'est toujours un plaisir de vous retrouver, chers collègues des différentes formations politiques. Alors, nous complétons aujourd'hui notre étude des crédits pour le ministère des Transports, et il y a tout lieu de penser que ça va se terminer en beauté.

Lorsqu'on s'était rencontrés, l'automne dernier, pour le mandat de surveillance de la SAAQ, sur la question des pneus d'hiver, le président-directeur général de la SAAQ nous disait qu'on «s'attend peut-être à des cas d'exception pour l'application de la nouvelle réglementation sur les pneus d'hiver, donc on va garder, si vous voulez, une façon ouverte pour comprendre la situation, on va garder l'esprit ouvert pour l'application, surtout la première année, pour comprendre exactement les problématiques qui pourraient se présenter». Or, on a eu vent d'un certain nombre de situations exceptionnelles, et je vous en livre une: une dame, qui n'a pu changer ses pneus d'hiver avant le 15 décembre car elle s'était blessée quelque temps avant, a été dans l'obligation, au début du mois de janvier, de payer les coûts du remorquage de son véhicule jusqu'au garage car elle ne pourrait obtenir un certificat d'exemption pour circuler sur les routes du Québec, ces certificats n'étant octroyés que dans trois situations, soit celle où la personne vient d'acquérir son véhicule chez un commerçant, qu'elle utilise son véhicule pour quitter le Québec ou pour y revenir ou qu'elle effectue le trajet de retour à son point de départ situé hors Québec d'un véhicule loué et immatriculé à l'extérieur du Québec. Ainsi, contrairement à ce qu'on nous avait laissé croire, on n'était pas prêt à garder l'esprit ouvert dans certaines situations exceptionnelles, et ça, c'en est une.

Alors, je sais que vous procéderez vraisemblablement, selon ce que vous aviez annoncé l'automne passé, à un bilan de la première année d'application de la réglementation touchant les pneus d'hiver afin d'y apporter les corrections requises, si nécessaire. A-t-on déjà une idée des cas particuliers qui se sont présentés, comme celui que je viens d'évoquer? Quelles modifications seront éventuellement appliquées à la réglementation telle qu'elle a été appliquée au cours des derniers mois?

Mme Boulet: Mme la Présidente, si vous me permettez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre, je m'excuse.

Mme Boulet: ...je pense que je vais laisser la parole au président de la Société d'assurance automobile du Québec, M. Harbour, qui est à ma droite, si vous me permettez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bon matin, M. Harbour. Si vous voulez bien vous identifier pour fins de transcript.

M. Harbour (John): John Harbour, le président et chef de la direction de la Société d'assurance automobile du Québec. Excusez ma voix, mais j'ai une fin de rhume, et il n'y a rien de dangereux.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il n'arrive pas du Mexique!

M. Harbour (John): Elle n'est pas porcine.

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

M. Harbour (John): Pour les pneus d'hiver, la saison avait commencé avec les... Comme on en avait parlé, les règles n'étaient pas définitivement toutes bien attachées, on a procédé à une révision immédiate pour les cas les plus flagrants. On a eu une émission de 30 000 certificats durant la saison hivernale. Tout s'est très bien passé, et on a pu finalement mettre en oeuvre seulement, par contre, en février, fin février, le site Internet pour pouvoir avoir l'émission du certificat, si vous voulez, par ordinateur, là, directement pour le consommateur. Ça fait que, durant l'été, nous allons réviser, à la maintenance, tous les cas problèmes qu'on a pu avoir durant l'année, et on va soumettre le tout au ministère des Transports pour éclaircir les dernières situations qui se sont présentées. Mais je dois vous dire que, plus la saison hivernale avançait, plus c'était facile, si vous voulez, d'application, tout le monde comprenant bien maintenant la réglementation qui est en vigueur.

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

M. Bergeron: Merci. Cet automne, concernant les pneus d'hiver, je vous avais soumis une problématique assez particulière sur laquelle vous aviez dit que vous alliez vous pencher, concernant les motocyclettes. Que je sache, il n'y a pas eu de nouvelle directive concernant les motocyclettes, à moins que je fasse erreur. Pouvez-vous me dire ce que vous avez fait suite aux discussions que nous avons eues cet automne touchant plus particulièrement le problème des motocyclettes?

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

M. Harbour (John): O.K. Bien, pour le problème des motocyclettes, c'est sûr qu'ils n'ont pas de pneus d'hiver. Deuxièmement, j'ai eu une rencontre la semaine dernière avec le monde de la moto, la fédération, le CAPM, et tout ça, et c'est sûr que, durant la période du 15 décembre au 15 mars, se promener en motocyclette au Québec, c'est un événement rarissime. Or, on va soumettre cette problématique-là pour la moto lors de notre rencontre post-mortem, si vous voulez, de la première saison, et les décisions vont être prises au courant de l'été pour s'assurer que tout est conforme, si vous voulez, puis satisfasse tout le monde. Ça fait que, donc, il y a une réunion de prévue au début du mois de... fin mai, début juin, et à ce moment-là, bien, on va faire le point avec le ministère des Transports.

M. Bergeron: Je vous remercie.

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

Permis de conduire pour les gens de l'extérieur

M. Bergeron: Je ferais peut-être tout simplement une parenthèse pour vous parler très brièvement des droits d'immatriculation et les permis de conduire pour les motocyclettes en disant qu'il y a une revendication, qui ne m'apparaît pas dénuée de sens au départ, qui est que l'immatriculation d'un véhicule qui ne peut pas circuler quelques mois pendant l'année, on devrait peut-être prendre en considération le fait justement que le véhicule en question, qui est immatriculé de façon un peu excessive, disons, ne circule pas sur les routes du Québec pendant toute la période de l'année. Alors, je vous soumets... puis vous l'avez probablement déjà entendue, cette proposition, cette suggestion.

Une autre question, touchant les permis de conduire pour les personnes de l'étranger. Il y a trois dispositions différentes qui s'appliquent et qui sont pour le moins étonnantes. Je me permets de vous en faire lecture. Au Code de la sécurité routière, section II, article 9, on dit que «le titulaire d'un permis de conduire valide, délivré par une autre autorité administrative, qui s'établit au Québec peut, dans les 90 jours de son établissement, y conduire un véhicule de promenade sans obtenir un permis de la société». Donc, 90 jours pour quelqu'un qui a un permis de conduire de l'extérieur. Et, section II, article 85: «Un non-résident peut conduire un véhicule routier pendant une période d'au plus six mois consécutifs sans être titulaire d'un permis délivré par la société.» Code de la sécurité routière, section II, article 68: «L'étudiant, le coopérant ou le stagiaire étranger qui séjourne au Québec peut, s'il satisfait aux exigences de l'article 85, conduire un véhicule de promenade pendant la durée de ses études ou de son stage sans être titulaire d'un permis délivré par la société.» Ce qui veut donc dire qu'un travailleur saisonnier a pour ainsi dire six mois, peut utiliser son permis de conduire pendant six mois, qu'un étudiant, s'il est ici pendant trois ans, peut utiliser son permis de conduire pendant trois ans, mais qu'un immigrant doit, dans les 90 jours suivant son arrivée au Québec, s'organiser pour changer son permis de conduire, ce qui, d'après certains cas qui nous ont été soumis, est un délai relativement restreint, sinon impossible à rencontrer, ce qui fait qu'il y a un problème de mobilité généralement pour les gens qui veulent se joindre chez nous, qui veulent se joindre à notre société.

Alors, comment peut-on expliquer ces trois dispositions en termes des permis de conduire... trois dispositions différentes pour les permis de conduire, concernant les étrangers? Et comment peut-on faire pour accommoder davantage les gens qui souhaitent se joindre à nous, contribuer à la société québécoise et auxquels on impose des règles beaucoup plus restrictives que les gens qui viennent ici sur une base temporaire?

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

Mme Boulet: Bien, écoutez, la question se pose aux gens de la Société de l'assurance automobile.

M. Harbour aimerait ça faire venir sa... je ne connais pas son titre, à Mme Boulanger, mais la personne qui est spécialiste, là, dans la réglementation ou l'attribution des permis de conduire. Si M. le député de Verchères le permet, on pourrait demander à cette personne-là qu'elle vienne nous expliquer comment ça fonctionne plus précisément.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Si vous voulez bien vous identifier pour fins de transcript, Mme Boulanger.

Mme Boulanger (Sylvie): Oui, bonjour. Sylvie Boulanger. Je suis directrice du développement en permis, immatriculation et de l'harmonisation à la société.

Alors, effectivement, il y a des dispositions dans le code qui donnent... qui permettent à des gens... Quand vous parliez, tout à l'heure, du six mois, on parlait de quelqu'un, supposons, qui vient faire un voyage au Québec, alors peut se promener au Québec pendant une période de six mois sans avoir à obtenir un permis du Québec. C'est une réciprocité d'ailleurs qui existe avec les autres administrations. Une personne... un nouveau résident, donc c'est une personne qui vient s'établir au Québec, à ce moment-là, elle a 90 jours pour faire une demande de changement pour... et soit échanger son permis ou obtenir un nouveau permis, tout dépendant de la classe qu'elle a, là.

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

● (9 h 50) ●

M. Bergeron: Merci. C'est exactement ce que je viens de décrire. Ma question, plus précisément, c'est: Pourquoi cette distinction? Parce que ce qu'on réalise, c'est que, pour les gens qui viennent s'établir chez nous, très souvent le 90 jours est une période trop courte, et on arrive, on doit se trouver un logement, on doit se trouver un emploi puis, s'il faut suivre des cours de conduite, s'il faut... C'est une période trop courte pour permettre aux gens qui veulent contribuer à la société québécoise, qui veulent apporter leur contribution pour... Finalement, on les pénalise, d'une certaine façon, par rapport à ceux qui viennent ici seulement sur une base temporaire. Pourquoi cette disposition un peu discriminatoire à l'égard des gens de l'extérieur qui veulent se joindre à la société québécoise?

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

Mme Boulanger (Sylvie): Par rapport à l'histoire de ça, malheureusement je ne pourrais pas vous répondre. Mais on a la problématique, effectivement; il y a des cas qui nous ont été soumis. Et on est en train de regarder la possibilité pour étendre le 90 jours au six mois, comme une personne qui est ici de façon temporaire. Alors, c'est là-dessus qu'on est en train de se pencher, et on va soumettre le tout aux autorités, là, dans les prochaines semaines.

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

Véhicules avec conduite à droite

M. Bergeron: Merci. Mme la Présidente, le 29 avril dernier, dans la *Gazette officielle du Québec*, a été publié un arrêt ministériel limitant l'accès au chemin public des véhicules munis d'un poste de conduite à droite, à l'exception de certains véhicules. Or, il n'y a pas six mois de cela, alors que nous recevions le président-directeur général de la SAAQ en commission parlementaire, les 15 et 16 octobre dernier, Mme Johanne St-Cyr nous expliquait qu'il n'y avait rien en ce moment dans le Code qui pourrait nous permettre d'interdire expressément l'utilisation de tels véhicules, que, pour lui soumettre, à la ministre, afin qu'elle prenne un décret, le dossier, nous devons avoir de bonnes raisons, que Transport Canada, malgré des pressions de la Colombie-Britannique, n'était pas prêt à interdire l'accès sur les routes de ce type de véhicule en raison de l'absence de données concluantes. Ma question, fort simple: Qu'est-ce qui s'est passé entre le mois d'octobre et le 29 avril dernier pour que tout d'un coup on découvre qu'il fallait qu'on interdise ces véhicules-là au Québec?

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

Mme Boulet: Ça me fait... Écoutez, je pourrais faire un début de réponse, mais je vais laisser également Mme St-Cyr répondre parce que c'est notre spécialiste en sécurité routière. Évidemment, les véhicules avec le volant à droite qui entrent au Québec, ce sont des véhicules qui arrivent, qui ont déjà quinze ans d'âge. Donc, ce sont des véhicules... quand on les voit, même, quand on circule sur la route et qu'on voit ce genre de véhicule là, on fait un peu le saut, on ne comprend pas, ce n'est pas dans ce qu'on est habitué de voir. Donc, dans un premier temps, il y a une question à se poser, là: Est-ce que la cohabitation des deux types de véhicules, conduite à droite, conduite à gauche, est-ce qu'elle est sécuritaire, dans un premier temps? Deuxièmement, il y a de plus en plus de véhicules qui entrent au Québec actuellement qui ont ce profil de conduite à droite. C'est de plus en plus de jeunes, également, qui amènent ce genre de véhicules là.

On sait que nos jeunes sont déjà beaucoup plus impliqués dans les accidents. Ils représentent 10 % des titulaires de permis. Si on parle des 16-24 ans, ils sont impliqués dans à peu près 24 % des accidents. Et au niveau des décès, c'est 27 % des décès, c'est nos jeunes de 16 à 24 ans. Alors, c'est en grande partie ces jeunes-là qui amènent ce genre de véhicules là au Québec. On sait également que ce genre de véhicules là sont beaucoup plus polluants que ce qu'on a, parce qu'ils sont plus vieux, donc, leur système de dépollution... leur système, je ne sais pas, antipollution est plus ou moins efficace; ils sont beaucoup plus polluants comme véhicules; ils sont non conformes au niveau de ce qu'il faut pour les sièges de bébé; ils sont non conformes au niveau des pare-chocs; ils sont... au niveau de la visibilité, comme je vous disais tantôt, ça crée une ambiguïté avec les autres conducteurs; ils n'ont pas de coussins gonflables.

Alors, ce qu'on voulait faire, Mme la Présidente, avec la publication dans la *Gazette*, c'était de prendre finalement une pause, un moratoire de six mois sur l'entrée de ces véhicules-là au Québec, et se poser la

question: Est-ce qu'on les accepte dorénavant? Et, si oui, comment on encadre tout ça pour éviter que ça débarque en grand nombre au Québec et que ça cause éventuellement un problème de sécurité routière. Alors, c'est en fait une réflexion à savoir qu'est-ce qu'on en fait. Et on sait que c'est, si je ne me trompe pas, c'est en Colombie-Britannique, Johanne, qu'ils ont même interdit?

Une voix: ...

Mme Boulet: Ce n'est pas interdit, mais...

Une voix: ...

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, je vais laisser Mme St-Cyr peut-être compléter ou donner plus d'éléments... Oui. Ah oui, oui!

Une voix: ...

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

M. Bergeron: Mme la Présidente. Juste avant d'aller plus loin, je comprends que le décret, là, d'après ce que vous me dites, a simplement pour effet de permettre d'évaluer la situation. Ce n'est pas une décision permanente, du moins pas pour le moment. Mais j'essaie de comprendre, Mme la ministre, ce que vous venez de dire par rapport à l'âge des véhicules. Parce que, pour moi, il y a certes de vieux véhicules...

Mme Boulet: ...véhicules...

M. Bergeron: Bien non. Ce ne sont pas juste de vieux véhicules.

Mme Boulet: Bien, ceux qui rentrent au... Il faut qu'ils rentrent...

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

Mme Boulet: Quand ils ont droit de rentrer au Québec, c'est des véhicules qui ont 15 ans et plus, sinon ils ne sont pas acceptés sur le réseau routier du Québec, ce genre de véhicules là. Alors, ils sont...

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

M. Bergeron: Je ne pourrais pas, par exemple... je pose la question: Je ne pourrais, par exemple, m'acheter un véhicule en Angleterre aujourd'hui puis le faire circuler sur les routes du Québec? Ce ne serait pas possible?

Mme Boulet: Je vais laisser Mme St-Cyr...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement pour madame... Vous identifier, s'il vous plaît, pour fins...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, absolument. Alors... Oh! Excusez-moi, Mme la Présidente. Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la Société d'assurance auto. Alors, en fait, le noeud du problème vient du fait

qu'on parle de véhicules importés, et la loi sur les transports du Canada s'applique aux véhicules qui ont moins de 15 ans d'âge. Alors, la brèche qui se crée, c'est que justement, avant, les véhicules de plus de 15 ans d'âge qui étaient importés, c'étaient surtout des véhicules antiques, alors qui roulaient tranquillement, puis c'était à des fins de collection, etc. Ça ne causait pas vraiment de problèmes. Mais là, tout à coup, les véhicules de plus de 15 ans d'âge sont les véhicules que Mme la ministre a décrits, qui sont des véhicules moins dispendieux, très puissants, très attrayants pour les jeunes, qui ne présentent pas les conditions de sécurité habituelles et qui sont très polluants.

Alors, on en a au moins 3 000 au Québec en ce moment. Avant que les vannes soient totalement ouvertes, c'est pour ça que Mme la ministre a décidé d'user du pouvoir qui lui est donné en vertu du code. Puis, parmi les petits véhicules dont on parle, il y a aussi des petits camions, qu'on appelle du type Key... et ces petits véhicules là, ils n'ont pas nécessairement les mêmes caractéristiques de haute vitesse, mais leurs systèmes de sécurité, si on veut, correspondent aux véhicules basse vitesse, qui ne sont autorisés qu'à circuler que dans des zones de moins de 50 km. Et Transports Canada, quand il avait reconnu les véhicules basse vitesse, avait dit: On les reconnaît, mais ce sont de véhicules qui devraient circuler dans des zones de proximité, à certaines conditions. Alors que ces véhicules-là, plus vieux que 15 ans d'âge donc, ils arrivent ici, ils ne comportent pas les mêmes garanties de sécurité pour les citoyens. Ça n'est pas évident non plus pour le citoyen qui achète un véhicule de plus de 15 ans d'âge, qui n'a pas les caractéristiques habituelles des véhicules de promenade, d'où l'intérêt de mettre un moratoire et de dire: O.K., on regarde c'est quoi, l'accidentologie, c'est quoi, les caractéristiques. On fait encore des demandes auprès de Transports Canada pour qu'il reconsidère sa décision de maintenir, là, sa réglementation, au niveau de 15 ans d'âge. S'il portait sa réglementation à 25 ans, autrement dit, les véhicules de moins de 25 ans doivent respecter les normes habituelles de Transports Canada, la question ne se pose pas.

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

M. Bergeron: Mme la Présidente, c'est donc dire, si je vous suis bien, pour reprendre la question que je posais, que, moi, là, si je décidais d'aller me chercher un véhicule en Angleterre, ce n'est pas possible, selon la réglementation fédérale?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors là, ça dépend des caractéristiques de votre véhicule.

M. Bergeron: Un véhicule neuf, là.

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, le véhicule neuf, s'il correspond aux normes de Transports Canada, Transports Canada va reconnaître son accréditation, puis, pour Transports Canada, ça va être un véhicule qui peut aller sur la route. Une fois que Transports Canada dit que le véhicule peut aller sur la route, en vertu du partage des

compétences, il appartient à chaque province et territoire de décider si ce véhicule-là va ou pas sur son réseau routier et à quelles conditions.

M. Bergeron: Mais là...

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

M. Bergeron: Donc, c'est possible pour moi de m'acheter un véhicule neuf en Angleterre, de l'amener ici... Bien là, ce n'est plus possible, parce que là ce n'est plus possible, mais ça aurait été possible d'avoir un véhicule qui répond aux normes environnementales, qui répond aux normes de sécurité, qui répond aux normes en termes de siège d'auto pour les bébés, mais là, ça fait partie du moratoire puis je ne peux pas l'amener ici.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Là, en ce moment, le moratoire, il s'applique aux véhicules plus vieux, de 15 ans d'âge. Alors, votre véhicule récent ne correspond pas à la définition d'un véhicule plus vieux, de 15 ans d'âge, qui n'est pas soumis à la réglementation en vertu de la loi sur les transports du Canada.

M. Bergeron: Donc, ce véhicule-là, lui, il pourrait rentrer?

Mme St-Cyr (Johanne): Sous réserve qu'il respecte les prescriptions du règlement, puisqu'il serait pleinement assujéti à la réglementation de Transports Canada.

M. Bergeron: Bien, mettons que ça répond...

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

M. Bergeron: ...il peut rentrer?

Mme St-Cyr (Johanne): Si ça répond, s'il n'y a pas de contre-indications, alors là ça dépend des caractéristiques du véhicule. Parce qu'une fois que Transports Canada dit que ça peut aller sur le réseau routier... Mon meilleur exemple, c'est les véhicules basse vitesse. Transports Canada dit: Les véhicules basse vitesse, ça peut aller sur le réseau routier. Il y a des provinces qui ne veulent pas et il y a des provinces qui font des projets pilotes. Parmi les provinces qui font de projets pilotes, il y a le Québec, qui a décidé de les permettre dans des zones de moins de 50 km, à certaines conditions. La Colombie-Britannique les permet, c'est... il en revient aux municipalités, mais, là encore, c'est dans des zones à basse vitesse. L'Alberta les permet seulement dans des zones vraiment de parcs. Et l'Ontario, en ce moment, c'est sa position aussi, à moins que les véhicules à basse vitesse ne se munissent de garanties de sécurité additionnelles qu'ils n'ont pas en ce moment.

Alors, c'est pour ça que je vous dis: Transports Canada, c'est le point de départ, oui, non. Et rarement une province va décider de mettre sur son réseau routier un véhicule qui n'est pas conçu pour aller sur le réseau

routier parce qu'il ne correspond pas aux caractéristiques de sécurité, entre autres choses.

● (10 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, il vous reste 30 secondes, ou bien vous voulez le garder puis on va passer...

Mme Boulet: Est-ce qu'on finit cette question-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): 30 secondes, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, mais, sur cette question-là, là, je comprends — puis je ne parle pas juste des véhicules à basse vitesse, puis on reviendra peut-être sur les véhicules à basse vitesse plus tard, là — mais je comprends que, si je veux m'acheter une Bentley, par exemple, qui est un véhicule qui n'est pas nécessairement un véhicule à basse vitesse, un véhicule neuf, une Bentley — conduite à droite, il va sans dire, je l'achète en Angleterre — en vertu du décret, ça n'empêcherait pas que je puisse l'acheter et l'importer au Québec?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre. Donc, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): On va vérifier les spécifications de notre loi actuelle. Mais la problématique des véhicules volant à droite qu'on décrit en ce moment — puis j'en profite pour mentionner qu'il y a une exemption qui s'applique naturellement aux véhicules utilitaires: pour la cueillette du courrier, pour la livraison de certaines choses — la problématique est non seulement le volant à droite, qui par définition, sur notre réseau routier, n'est pas évident quand je veux faire un dépassement sur une autoroute, c'est qu'aussi ces véhicules-là sont conçus pour aller très rapidement, qu'ils sont un attrait supplémentaire pour les jeunes parce qu'ils sont moins dispendieux qu'un véhicule qui aurait la puissance équivalente et qui répondrait aux normes de Transports Canada. Alors, le problème, il est multifacettes. Et, quand je parlais des petits camions, tout à l'heure, qui ne vont pas nécessairement trop vite, eux aussi — tu sais, qui ne sont pas nécessairement ultrapuissants — la problématique, c'est qu'ils ont plutôt l'équipement d'un véhicule basse vitesse. Or, les équipements basse vitesse, en ce moment, sous le couvert du projet pilote, on ne leur permet pas de circuler n'importe où. Alors, c'est pour ça qu'il y a un moratoire, pour voir si effectivement ces véhicules-là peuvent se retrouver...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est fini.

Mme St-Cyr (Johanne): ...sur le réseau routier québécois sans problème.

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

Mme St-Cyr (Johanne): C'est sûr qu'il y a plusieurs... Excusez-moi! La passion m'emporte.

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

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, M. Harbour, c'est très... Je pense que les explications, le véhicule à droite... Je suis mêlé, moi aussi, un petit peu, là.

Une voix: ...

M. Ouellette: C'est ça. Suite à vos questions, M. le député de Verchères, j'ai encore besoin d'explications, parce que, je regarde, il y a des véhicules, là, je pense à des Rolls Royce, entre autres, qui font des mariages, qui ont des volants à droite, eux autres sont déjà immatriculés, ce qui veut dire qu'eux autres, c'est correct.

Mme St-Cyr (Johanne): ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, Mme la Présidente, je m'excuse. Alors, Johanne St-Cyr, de la Société d'assurance auto. Ce que j'expliquais tout à l'heure, c'est d'effectivement, historiquement, il y a des véhicules de plus de 15 ans d'âge, avec toutes sortes de caractéristiques, qui entraient au pays. C'était très bien accepté parce que c'étaient des véhicules de type antique qui servent, sous réserve d'une immatriculation en conséquence, à des finalités bien précises: des mariages, des baptêmes, des cérémonies, bon, des trucs comme ça. Le problème est survenu assez récemment, je dirais il y a deux, trois ans, vraiment: ont commencé à entrer au pays des véhicules que je décrivais tout à l'heure qui, eux, ne sont pas le véhicule antique gentil et intéressant à voir mais plutôt des petits bolides peu dispendieux qui se retrouvent beaucoup entre les mains de jeunes conducteurs. Or, la problématique des jeunes, c'est une problématique très, très sensible, et on essaie vraiment de colmater le plus de brèches possible.

Alors, pour votre demande particulière, on va revenir dans quelques instants, parce que vraiment ce que je vous expliquais demeure vrai. Mais là, est-ce qu'il y a une disposition pour un véhicule récent qui empêcherait, au Québec, la conduite avec volant à droite? Je vais le vérifier et vous donner la réponse dans quelques instants. Mais une chose est sûre, on les tolérerait il y a quelques années, puisque ça ne présentait pas de danger pour la sécurité routière, c'étaient des véhicules plus de type antique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme St-Cyr. Juste un petit détail technique. On a des gens qui sont debout à l'arrière. Si vous êtes consentants, on va vous pousser des chaises pour que vous puissiez... On va vous inviter à venir vous asseoir. Les gens qui sont debout en arrière, on va vous inviter à venir vous asseoir, il y a des sièges qu'il reste, là. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Puis, selon le côté qu'ils vont s'asseoir, ils pourront poser des questions, Mme la Présidente! On vous invite à venir vous asseoir, mais on a des questions qu'on pourrait vous faire poser, c'est que... Ne vous gênez pas, ça nous fera plaisir!

La Présidente (Mme L'Écuyer): On ne peut pas, pour des mesures de sécurité, rajouter des sièges à

l'arrière, mais on va vous demander de venir... Si vous voulez vous asseoir, il y a de la place sur les côtés. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Mme St-Cyr, sauvez-vous pas!

Mme St-Cyr (Johanne): ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr!

M. Ouellette: Mme la Présidente, avant que j'aille sur le bilan routier, j'ai une autre question pour vous, Mme St-Cyr, avec votre permission, Mme la Présidente. Vous avez parlé que l'arrêté ministériel touche environ 3 000 véhicules et vous avez parlé des jeunes de 16 à 24, non?

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

Mme Boulet: Les 3 000 véhicules sont déjà au Québec, eux vont pouvoir continuer à circuler. Le six mois qu'on fait, c'est un moratoire pour éviter qu'il en rentre de façon importante au cours des prochaines semaines ou des prochains mois. Et c'est un temps, une pause pour se demander: Qu'est-ce qu'on fait avec ce genre de véhicules là? Est-ce qu'on les encadre? Est-ce qu'on leur permet de circuler même s'ils sont plus polluants, même s'ils ne sont pas conformes au niveau du siège pour bébé, des pare-chocs, ils n'ont pas de coussins gonflables? Et...

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, les vieux, mais c'est parce que ce ne sont que les vieux qui actuellement pouvaient rentrer, selon les normes canadiennes. Selon les normes canadiennes, ce genre de véhicules là, Transports Canada ne les autorise que lorsqu'ils ont 15 ans et plus. Avant 15 ans... hein, c'est ça, Johanne?

Mme St-Cyr (Johanne): Ce que Mme la ministre décrit, là, c'est... les véhicules qu'on décrit qui ne correspondent pas aux normes, qui vont très vite, qui sont très polluants, ils passent dans une brèche, parce que la réglementation s'applique uniquement aux véhicules qui ont moins de 15 ans d'âge. Si le véhicule a moins de 15 ans d'âge, s'il répond aux normes de Transports Canada, sur le plan sécurité, il peut entrer. Et, au Québec, s'il...

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Oh! Excusez-moi.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, au Québec, s'il répond aux normes de Transports Canada, dans le cas du volant à droite, en soi, en lui-même, s'il répond aux autres spécifications, ce ne serait pas une condition suffisante pour nous pour l'interdire. Le problème des

véhicules qui sont frappés par l'interdiction, c'est que ce sont des véhicules qui échappent aux critères de sécurité, qui n'ont pas à répondre aux normes de Transports Canada parce qu'ils ont plus de 15 ans d'âge. Et, comme j'expliquais tout à l'heure, ça ne posait pas de problème avant, cette limite-là, parce que les seuls véhicules qui venaient, c'étaient des véhicules plus de type antique, alors que maintenant il y a un nouveau marché. Les petits véhicules entrent, ils sont très puissants et ils ne sont pas réservés à une classe particulière, là, qui voudrait l'exploiter à des fins de travail de limousine ou d'accompagnement en cas de mariage. C'est là où le problème blesse.

Alors, non seulement, en soi, le volant à droite, ce n'est pas évident, mais ce qui vraiment a alerté notre attention puis nous a amenés à recommander ça à la ministre, c'est le fait que ça échappe aux conditions. Autrement dit, ces véhicules-là, là, mettez-les pas dans un crash, parce qu'il n'y a rien d'habituel qui va se passer pour assurer la protection de l'occupant. Et on est très soucieux d'assurer la protection de l'occupant.

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

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. On est des gars de chars, nous autres, Mme St-Cyr. Donc, avez-vous des exemples de marques de chars qui sont dans cette... Vous m'avez parlé d'un camion, là. Mais là je pense que le député de Verchères, puis le député de Johnson, puis le député de Vanier puis même le député de Maskinongé, on est des gars de chars. Donnez-nous des exemples.

Mme Boulet: Je peux demander à mon gars de chars de vous répondre.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, avec votre permission, est-ce que mon gars de chars est au courant...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Colletterte, vous voulez répondre à un gars de chars? Allez-y, M. Colletterte.

M. Colletterte (Alain): Bonjour. Il y a des types de véhicules, c'est des Nissan principalement qui sont là, pour qu'on parle... avec le 15 ans d'âge et plus avec la conduite à droite, des Nissan Skyline, il y a des Nissan, aussi, 200 quelque chose, là, avec la lettre X, Y, Z qui suit par la suite, là...

M. Ouellette: Ah! 280Z puis tout ça, là. O.K. O.K. Ah! Ah!

M. Colletterte (Alain): ...qui ont été construites et faites pour être construites et conduites au Japon principalement.

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

M. Ouellette: Bon!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça répond à vos questions? M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Effectivement... Merci, Mme la Présidente. Effectivement, là, on remonte au début des années soixante-dix où est-ce qu'on avait ce genre de véhicules là, là, les 260, 280Z, puis tout ça, puis c'était très performant. Puis, quand on les ramassait dans les accidents, ceux qui conduisaient à gauche, puis je présume qu'il y en a à droite, bien effectivement c'était assez difficile de sortir le conducteur de la voiture.

● (10 h 10) ●

Une voix: ...

Bilan routier

M. Ouellette: Oui, effectivement. Je veux parler du bilan routier, Mme la ministre. Dans une ancienne vie... je regarde où on en est rendu aujourd'hui. J'étais de la génération, dans une ancienne vie, qui... quand on a commencé à prendre les statistiques ou à noter les statistiques, on parle de 1973, 2 209 décès sur les routes du Québec. Bien, à cette époque-là, je crois avoir fait une certaine part pour faire baisser les accidents, durant le temps où on effectuait de la patrouille sur les routes du Québec.

Il y avait effectivement beaucoup de véhicules qui étaient très, très, très puissants à cette époque-là. Et on pensait qu'en faisant baisser le nombre de décès sur les routes... c'était toujours problématique pour les policiers, à l'époque, qui couvraient beaucoup d'accidents mortels et qui... à chaque fin de semaine, le lundi matin, notre hantise, c'était de savoir combien on avait de décès ou combien on avait d'accidents, puis qu'est-ce qu'on pouvait faire pour améliorer les chiffres et surtout protéger de façon sécuritaire nos citoyens, nos conducteurs, de toute nature, qui circulaient sur nos routes. La semaine dernière, vous avez fait le bilan de l'année 2008, qui est un très bon bilan malgré le nombre, parce qu'on parle de décès, 557 décès. C'est sûr que ce chiffre-là n'aurait pas pu se faire sans l'apport et l'appui de plusieurs intervenants: je pense aux corps policiers municipaux, provinciaux, aux contrôleurs routiers, au ministère des Transports, je pense à M. De Koninck et tous les intervenants de la table sur la sécurité routière.

Il y a une mobilisation beaucoup plus généralisée que ce qu'on voyait par le passé et, j'ose croire, une responsabilisation des gens. Tout le monde travaille à améliorer le bilan, et je sais que vous avez des espérances, pour les années qui s'en viennent, qui sont très légitimes. J'aimerais que vous nous les partagiez puis j'aimerais savoir: Selon vous, on attribue les résultats de 2008, sur... les résultats qu'on a eus, en 2008, de 557 décès, est-ce qu'il y a des raisons particulières qui nous amènent à ces résultats-là?

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

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le député. Alors, je pense que ça nous fait tous plaisir de

connaître un bon bilan routier. C'est le meilleur bilan routier, Mme la Présidente, depuis 1947, donc plus de 61 ans. On a déjà compté, sur les routes du Québec — alors, on parle, en 2008, de 557 décès — on a déjà compté, au Québec... en 1973, il y avait plus de 2 200 décès sur le réseau routier du Québec. Et, quand on pense qu'aujourd'hui le nombre de titulaires de permis a augmenté de façon importante, le nombre de véhicules en circulation a augmenté de plus de 90 %, alors c'est de dire: il y a encore beaucoup plus d'autos, beaucoup plus de titulaires de permis, beaucoup plus de kilométrage parcouru que si on se compare à 1973, et on a réussi à diminuer quatre fois moins le nombre de décès sur les réseaux routiers.

Donc, oui, c'est une excellente nouvelle, mais en même temps, Mme la Présidente, le message qu'il est important de retenir, c'est que 557 décès, c'est encore beaucoup de décès de trop. Et chaque décès représente une grande tragédie, un grand drame humain. Ça peut être notre père, notre mère, un voisin, un ami, un collègue, alors, à chaque fois que ça arrive, quand ça nous frappe de près, c'est toujours une grande tragédie humaine. Donc, le message qu'il faut continuer à dire, c'est que 80 % des accidents sont dus à un comportement humain. Donc, ça nous interpelle tous, vous, moi, ça nous interpelle tous comme individus. Nous avons tous une responsabilité lorsque nous sommes au volant de notre véhicule.

Alors, c'est important, il faut se le rappeler à tous les jours, parce que c'est au quotidien que ça se passe. Et M. De Koninck dit souvent: Pour chaque diminution de 1 km, si on conduisait tous 1 km de moins, il y aurait 3 %... Donc, si on réduisait d'un 1 km, on réduirait de 3 % le nombre de décès sur le bilan routier. Donc, et ça, c'est linéaire, si on réduisait de 5 km, on diminuerait le bilan de 15 % en termes de décès. Alors, c'est très significatif. Donc, chaque personne doit être consciente de la responsabilité qu'elle a lorsqu'elle est au volant de son véhicule.

Maintenant, ce bon bilan là, il est le résultat d'une action concertée de plusieurs partenaires. On n'a qu'à penser à la Table québécoise de la sécurité routière, autour de laquelle il y a plus de 70 partenaires qui sont impliqués de près ou de loin au sujet de la sécurité routière, que ce soient les policiers, les unions municipales, que ce soient les représentants des taxis, des camionneurs, alors, des personnes âgées qui se déplacent sur le réseau routier, des jeunes. Alors, tout le monde s'est mis ensemble, tout le monde a parlé de sécurité routière, et l'année 2007 a été nommée l'Année de la sécurité routière, donc il y a eu beaucoup de mobilisation, il y a eu beaucoup de campagnes de sensibilisation, on en a parlé abondamment. Alors ça, ça a été un geste important. Alors, il y a la sensibilisation, il y a également le travail de l'ensemble des partenaires. On n'a qu'à penser aux corps policiers. Alors, tous les policiers ont travaillé en étroite collaboration avec la table québécoise, les contrôleurs routiers, la SAAQ, le MTQ, alors les partenaires se sont mobilisés autour de cette action-là, et c'est important. Et il y a également la législation, donc on est arrivés avec une loi, Mme la Présidente, même je dirais deux lois qui sont venues faire suite aux recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière. Elle nous a déposés des recommandations, et certains

étaient des changements réglementaires, d'autres demandaient des changements législatifs, c'est ce que nous avons fait, et ces mesures-là, je pense, aujourd'hui, qui portent fruit.

Alors, c'est l'addition de toutes ces actions-là, Mme la Présidente. On n'a qu'à penser à l'interdiction du cellulaire au volant, les grands excès de vitesse, l'alcool au volant, le limiteur de vitesse pour les camions lourds, les photoradars et les caméras feu rouge, l'accès graduel à la conduite pour nos jeunes, parce que, je le disais tantôt, nos jeunes, c'est 10 % des titulaires de permis, nos jeunes de 16 à 24 ans, mais ils sont représentés à la hauteur de 24 % dans les accidents. Et encore aujourd'hui, cette catégorie-là, c'est 27 % des décès du réseau routier au Québec, ce sont nos jeunes de 16 à 24 ans. Donc, il y a vraiment un pas important à faire au niveau de ces jeunes-là, et c'était dans ce sens-là qu'on avait réintroduit également les cours de conduite obligatoires, l'accès graduel à la conduite, en termes de points, l'accès, on va avoir quatre points, huit points, 12 points et 15 points, donc ça se fera graduellement jusqu'à l'âge de 25 ans; il y a même une notion de récidive au niveau des points; alors, si un jeune est pris en infraction, il y aura une notion de récidive sur la sanction qui sera imposée. Alors, tous ces gestes-là ont porté fruit, et je pense qu'il faut continuer dans ce sens-là.

On a déjà été, Mme la Présidente, à 9,6 décès par 100 000 habitants. Avec ce nouveau bilan, là, si je ne me trompe pas, on est à 7,6, quelque chose comme ça, 7,6. Mais, si on se compare aux meilleurs à travers le monde, alors il faut encore descendre ce chiffre-là et il faut atteindre, là, entre 300 et 350 décès. Ça se fait ailleurs dans des pays qui se comparent à nous en termes de population, en termes de réseau routier, donc il y a encore du travail à faire, il faut continuer à en parler, et c'est un travail qu'a fait la SAAQ au cours des trois, quatre dernières années de façon très intensive. Elle en a toujours parlé, mais ça a été accentué au cours des trois, quatre dernières années. Alors, ce travail-là de sensibilisation, il faut en parler, il faut le dire, il faut le répéter, et je pense que c'est un geste qu'on doit faire au quotidien et, comme je le disais tantôt, qu'on doit prendre également sur nos épaules comme responsabilité, tant individuelle que collective. Alors, le bilan routier, c'est le résultat de tous ces gestes-là qui ont été posés par l'ensemble des partenaires. Alors, il faut saluer le travail de M. De Koninck, qui préside de façon exceptionnelle la Table québécoise de la sécurité routière. Il fait actuellement des tournées dans les cégeps au Québec pour sensibiliser nos jeunes; on est allés dans les écoles secondaires pour les secondaires IV et V, on est présents dans les cégeps également, et c'est vraiment une clientèle cible qu'il faut interpeller et qu'il faut approcher d'une façon distincte, et c'est ce que nous ferons à l'intérieur des nouveaux cours de conduite qui seront disponibles, là, d'ici la fin de l'année 2009.

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

Jeunes conducteurs

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, le sujet des jeunes, que vous venez d'effleurer,

c'est préoccupant, parce que, malgré nos bons résultats de l'an passé, il n'y a seulement qu'un décès de moins par rapport à 2007 au niveau de nos jeunes. Si on regarde au niveau des accidents avec blessés, c'est... ils ont le haut du pavé, les accidents, que ce soient blessés graves ou blessés légers... je sais qu'il y a un ensemble de mesures, mais est-ce qu'il y a... il doit avoir un plan directeur au niveau de notre jeunesse. Vous avez parlé de quelques mesures au niveau du permis. J'ai même des parents, j'ai plusieurs citoyens de mon comté, que je rencontre à l'occasion, qui viennent nous donner leurs idées pour toutes sortes de sujets ou toutes sortes de commentaires, et il y en a même qui me suggéraient que... les jeunes peuvent avoir des permis de conduire, aujourd'hui, à 16 ans, et il y a des parents qui commencent à nous suggérer qu'ils devraient avoir leur diplôme d'études secondaires avant d'avoir leur permis de conduire. Ça fait que ce sera peut-être un autre forum pour une autre chose, mais ça commence à faire son chemin chez les parents, que ça pourrait être une mesure incitative pour les inciter à rester à l'école, un diplôme d'études secondaires pour un permis de conduire, pour avoir accès à leur permis de conduire, ça pourrait être quelque chose d'intéressant à regarder.

Au niveau du directeur, au niveau de M. Harbour, en regard à ce que vous venez de mentionner, Mme la ministre, il y a-tu dans les cartons, il y a-tu une stratégie additionnelle, parce que l'été s'en vient... Je regarde, l'an passé, on a eu un été assez particulier au niveau de nos jeunes, sur les accidents mortels puis sur les accidents avec blessés, on a un rapport du coroner qui est sorti ce matin, puis c'est toujours quelque chose qu'on n'aime pas voir, qu'on n'aime pas entendre. Je suis sûr que vous planchez sur d'autres moyens ou d'autre chose.

J'aimerais ça peut-être vous entendre, M. Harbour, sur particulièrement le volet des 16-24, là, la vision que... les mesures que vous pensez mettre en place, en plus de ce que Mme la ministre vient de mentionner, qui touchent particulièrement cette clientèle-là.

● (10 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Harbour, il vous reste à peine une minute pour répondre.

M. Harbour (John): Oui, madame. Les jeunes, la réglementation... ou la loi vient de changer. Le Code de la sécurité routière est beaucoup plus précis maintenant sur les grands excès de vitesse, et on sait qu'à peu près 50 % des grands excès de vitesse et les conduites dangereuses sont liés à une personne jeune, sur son permis de conduire. Ça fait que, cette année, cette nouvelle législation là, vous allez voir très bientôt une campagne qui s'adresse aux jeunes, de la société, pour les sensibiliser à ces nouveaux règlements là. Alors,, entre autres, on va mettre, si vous voulez, un véhicule saisi pour grand excès de vitesse sur un camion-remorque, et on va aller à l'ouverture des cafés-terrasses pour leur montrer que la nouvelle loi maintenant va s'appliquer. Ça fait que c'est beau faire une loi, mais il faut qu'elle soit bien connue. Et on veut à tout prix éviter ce qui s'est passé au mois de juillet l'an passé.

Donc, les corps policiers sont alertés, ils ont des plans très précis pour couvrir la période à risque. Deux, la société va sortir en amont, dès le mois de mai, début juin, pour aller rencontrer les jeunes, avoir une campagne, si

vous voulez, radio ou sur des radios de jeunes pour leur expliquer les nouvelles réglementations. Parce que vous savez maintenant qu'on peut saisir la voiture, et c'est très important. Je pense que c'est des mesures qui n'ont pas encore porté toute leur efficacité, mais je pense qu'avec un travail de concertation, sensibilisation, législation, contrôle on va arriver à, si vous voulez, améliorer encore le bilan routier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Harbour. Je cède maintenant la parole maintenant au député de Verchères. M. le député.

Circulation de véhicules lents

M. Bergeron: Alors, merci, Mme la Présidente. Je ne vais pas revenir très longuement sur la question des véhicules à conduite à droite, là, parce que... mais je comprends, à moins de faire erreur, qu'au-delà de ceux qui sont déjà sur le territoire du Québec et ceux qui pourraient y entrer, et là, on parle de véhicules neufs répondant aux normes de Transports Canada, tous les autres ne peuvent entrer pour le moment. Puis, pour les détails, vous allez nous revenir éventuellement.

Mais vous faisiez référence aux véhicules plus lents qui sont soumis à un certain nombre de restrictions, restrictions, j'imagine, du même type que celles qui s'appliquent à la Zenn. Or, lors du mandat de surveillance de la SAAQ, la session dernière, nous avions posé un certain nombre de questions justement sur le véhicule à basse vitesse Zenn. On se rappelle que le projet pilote annoncé par la ministre ne pouvait se faire rapidement, puisque le produit n'était pas encore disponible.

Dans les réponses aux demandes de questions particulières qu'on avait adressées au ministère, on nous indique qu'il y a six véhicules Zenn et trois véhicules de marque Nemo maintenant immatriculés. De combien de véhicules — et je crois savoir qu'il y en a quelques-uns de ces véhicules-là qui ne sont pas encore en circulation, ils sont immatriculés, mais ils ne sont pas en circulation — alors, combien de véhicules devront être en circulation pour que les résultats du projet pilote puissent être concluants?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Alors, d'une part, on n'a pas établi de quantum précis dans ce projet pilote, qui doit avoir normalement une durée de trois ans mais qui peut être prolongé, puisque les gens, c'est vraiment sur une base volontaire, ces véhicules-là ne sont pas nécessairement donnés. Alors, on n'est pas en train de faire une étude scientifique avec un groupe contrôle et un groupe témoin, mais par ailleurs on n'a pas établi de quantum.

Cependant, ce que je dois vous mentionner, c'est qu'il y a un regard qui se porte à l'échelle canadienne sur les projets pilotes qui ont cours. Comme je le mentionnais tout à l'heure, la circulation, elle est permise dans certaines zones en Colombie-Britannique, il y a un projet pilote qui a cours en Alberta et il y en a un qui a cours en Ontario. Et à l'échelle canadienne, l'ensemble des sous-ministres des Transports du Canada ont trouvé

utile qu'il y ait des travaux pour mettre en commun les connaissances et les résultats de différents projets pilotes. D'ailleurs, le site d'information de ce qu'on connaît sous l'acronyme CCATM, qui est le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, met sur son site, rend accessible l'ensemble des informations de toutes les provinces. Alors, on va bénéficier éventuellement non seulement des résultats du Québec, mais des résultats qui seront obtenus dans les autres provinces aussi, et on met ça en commun. Transports Canada aussi rend disponibles, lorsqu'il en fait, les résultats de ses études collisions, et c'est tout ça qui va nous permettre de conclure, le cas échéant, à la fin du projet pilote, s'il dure les trois ans prévu ou si éventuellement la durée en est allongée.

M. Bergeron: Est-ce que les véhicules...

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

M. Bergeron: Mme la Présidente. Est-ce que les véhicules en question pourront circuler dans toutes les localités du Québec, dans des zones de moins de 50 kilomètres, ou est-ce qu'il sont restreints à un certain nombre de localités? Et, si oui, lesquelles?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Pierre.

Mme St-Cyr (Johanne): En ce moment, nous n'avons apporté aucune restriction aux localités comme telles. C'est vraiment plus une restriction en termes de limites de vitesse, là, sur lesquelles... limites affichées, là, qui restreint l'usage de ces véhicules-là en question.

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

Agrandissement du siège social

M. Bergeron: Je crois que tant vous que les gens qui nous écoutent seraient surpris que je ne vous pose pas de question sur le siège social de la SAAQ. Nous avons eu des débats... Nous avons eu des échanges par médias interposés, et je pense que, pour le bénéfice... pour mon bénéfice, pour le bénéfice des collègues mais également pour les gens qui nous écoutent, peut-être y aurait-il lieu de clarifier un certain nombre de choses, parce que manifestement les chiffres ne concordent pas. Et là vous allez pouvoir m'éclairer, je l'espère, parce que, pour le moment, là, j'ai beau faire des calculs, là, je ne vous suis pas pantoute.

Ce que disent... Ce que dit le rapport annuel de la Société de l'assurance automobile, ce que dit son plan de développement pour les prochaines années ne correspond pas. On nous dit qu'entre 2004 et 2007 le nombre d'employés a diminué de 150. On nous dit qu'au cours des cinq prochaines années il y aura une baisse d'effectif de 2 % par année. Or, ce que nous a dit M. Harbour dans les journaux, c'est que les effectifs, depuis 2004, ont augmenté de 400 à 450 personnes, pour s'établir maintenant à 2 400, 2 450, alors que, selon les chiffres, au niveau de la Capitale-Nationale, et là c'est nettement plus que le siège social, on parlait de 2 050.

Alors, qui dit vrai? Est-ce que ce sont les chiffres bien inscrits en toutes lettres dans vos documents officiels qui font foi de la réalité ou ceux que vous avez évoqués dans les médias, en réponse à mes interventions à l'Assemblée nationale, qui font foi de la réalité?

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

M. Harbour (John): Mme la Présidente, premièrement, l'agrandissement du siège social est une décision de nature économique. Donc, on a regardé de maintenir, si vous voulez, le statu quo. On a regardé 11 possibilités différentes, dont celle, la possibilité de dire: Je vends mon siège social et je demande à l'acheteur de tout simplement me trouver les espaces nécessaires pour loger les employés. On a regardé 11 scénarios, et le statu quo était le scénario le plus dispendieux, c'est-à-dire maintenir des locations différentes pour nos besoins de localisation de personnel.

Je n'oublie pas votre question, je vais y revenir, parce que M. Legault est avec moi, et il va pouvoir vous expliquer exactement quelle est la différence entre un ETC et des postes de travail, et qu'est-ce qui est inclus dans les ETC et qu'est-ce qui ne l'est pas. Donc, les 11 scénarios. Le scénario le plus économique était de construire, d'agrandir nous-mêmes le siège social. Ça venait en calculant un coût des fonds de 6,5 %, qui est le taux de rendement espéré pour... exigé, si vous voulez, pour la tarification de la Société de l'assurance automobile du Québec. On arrivait à une économie, sur les 25 prochaines années, de 15 millions, ce qui voulait dire 600 000 \$ par année, là, si on fait les divisions. Alors, pour nous, toute économie est importante. Et, dans ces économies-là, il n'y a aucune efficacité additionnelle, le fait d'avoir tous nos employés dans un même lieu que de les avoir dans quatre ou cinq lieux différents. La décision était urgente, parce que la bâtisse actuellement est occupée à 98,5 %, et, avec les mandats additionnels qui nous sont confiés, il aurait fallu sortir à peu près 150 à 200 ressources du siège social, question de convivialité et d'occupation des lieux. On ne maintient pas une bâtisse occupée à ce point-là.

● (10 h 30) ●

Deuxièmement, le 15 millions d'économie est fait... a été fait au mois de septembre dernier par Raymond Chabot Grant Thornton, alors que les taux d'intérêt demandés par les investisseurs ne sont pas ceux qui sont demandés aujourd'hui, de telle manière que l'écart des coûts serait plus important que celui qu'on a calculé, si vous voulez, au mois de septembre dernier. Donc, le 15 millions pourrait certainement, là, doubler, si on faisait les calculs, parce que, de mémoire, c'était 7,5 % qui était le taux qu'on pensait demander, et, aujourd'hui, le meilleur que j'ai trouvé sur le marché était de 8,5 %, et, après consultation avec la Caisse de dépôt, on parlait plus de 9,25 %. Ça fait que vous voyez qu'avec ces taux-là, à ce moment-là, si on va pour prendre une nouvelle location sur le marché extérieur comme locataire, les coûts que nous avons calculés devraient être indexés d'une façon importante. Donc, c'est une décision de nature économique. Maintenant, M. Legault, qui est le vice-président aux finances et à l'administration pour la société, va vous donner exactement les réponses quant au quantum ou aux chiffres que vous avez mentionnés de notre rapport annuel.

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

M. Legault (André): Oui, André Legault. Effectivement, quand vous soulevez les chiffres que vous regardez dans le rapport annuel, on parle de ETC. Les ETC, c'est employés temps complet, c'est l'unité de mesure utilisée dans la fonction publique pour établir la force de travail. Mais il y a une différence entre ETC et ce qui est vraiment effectif comme employé, et ça, vous le voyez même dans le rapport, exemple, le rapport 2008 auquel vous référiez, il y a déjà des différences qu'on peut constater: les ETC sont toujours moins élevés que le nombre d'employés, parce qu'il y a des gens à quatre jours semaine, il y a des gens, bon, différentes choses. Ça, c'est le premier élément.

Deuxième élément, le calcul des ETC a été modifié également. C'est qu'avant ça on tenait compte des préretraités. Même quelqu'un qui prenait sa préretraite et qui avait le droit d'être chez lui parce qu'il avait accumulé soit des vacances, soit des congés de maladie, il y en a qui en avaient pour des mois et des mois, pouvait... ou on devait le comptabiliser comme un ETC alors qu'il n'était plus disponible. Ça, maintenant, avec les nouvelles règles du Conseil du trésor, on ne calcule plus les ETC de cette manière-là, les préretraités ne font plus partie du calcul, les préretraités ne font plus partie du calcul des ETC.

Donc, de façon générale, quand on regarde la consommation de ETC, ce n'est pas équivalent au nombre d'employés, ce n'est pas équivalent au nombre de postes de travail que nous avons besoin à la société. Donc, si on revient aux besoins du siège social, dès 2001, on était déjà en sur..., comme je peux dire, là, en manque d'espace. Dès 2001, la société louait déjà des locaux à l'externe pour situer des employés, et ça s'est accentué, effectivement, en 2003, 2004, 2005, il y a eu des nouvelles locations. Donc, aujourd'hui, on se retrouve avec plusieurs locations à l'extérieur, et la question qui se posait, c'est: Est-ce qu'on continue? Parce qu'il n'y a pas eu de... Même si on dit effectivement qu'il y a une attrition de la fonction publique avec les retraités, en termes de calcul de ETC, les mandats particuliers permettent effectivement d'augmenter les ETC. On a eu des mandats particuliers qui se sont rajoutés à la société, avec des responsabilités nouvelles. Donc, la question qui se posait au moment où la décision a été prise: Est-ce qu'on continue à louer les locaux qui étaient loués à l'extérieur? Est-ce plus économique de continuer à louer ou doit-on trouver une autre solution? Et on a regardé, on pouvait regrouper dans un même endroit. On aurait pu louer, tout regrouper les employés dans une location à l'extérieur. On a fait le calcul. C'était encore plus coûteux, c'est... de les regrouper, c'était encore plus coûteux.

Donc, le choix, c'était de dire: Bon, bien, l'ensemble des employés qui sont à l'extérieur et ceux... Comme on disait tantôt, on a une problématique, on est à 98 %, 99 % d'occupation, et ce n'est pas la norme qu'on doit appliquer dans des édifices quand on veut se donner une marge de jeu, comme on dit, on doit réduire cette norme-là, ça nous demande des espaces supplémentaires. Donc, le choix, c'était: Est-ce qu'on regroupe? Est-ce qu'on continue les locations? Est-ce qu'on regroupe dans une seule location, ou est-ce qu'on agrandit, ou est-ce qu'on vend l'édifice en demandant de nous fournir des locaux supplémentaires? Ce sont ces scénarios-là qui

ont été regardés, et à long terme la meilleure solution, effectivement c'est la construction, l'agrandissement du siège social, qui s'est avéré le plus rentable.

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

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Moi, j'essaie de comprendre, là, parce qu'à première vue ça semblait être un projet qui sortait à peu près de nulle part, puisque M. Harbour lui-même et son prédécesseur ont, dans les deux cas, indiqué que c'était un projet non pertinent, qu'on a abandonné, qu'on a oublié, qu'on a mis de côté parce que ça ne répondait pas à un besoin. Or, ce que vous êtes en train de m'expliquer, c'est qu'il semble que ce soit un problème de longue date et qu'au fil des années — ce n'est pas une affaire qu'on a sortie d'un chapeau il y a six mois, là — au fil des années, on a réalisé que c'était inévitablement ce vers quoi il fallait aller. Alors, sur quoi se sont appuyés M. Harbour et son prédécesseur pour dire qu'il n'y avait aucun besoin, alors qu'à l'intérieur même de l'organisation on sentait que c'était quelque chose qu'il fallait à tout le moins envisager?

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

M. Harbour (John): Oui. Le besoin a évolué avec le temps. Le besoin n'est pas d'hier, et ce n'était pas opportun, si vous voulez, ou ce n'était pas le temps en 2001, ou 2002, ou 2003 de le faire. Et à ce moment-là, quand je suis arrivé à la société, le projet avait été même abandonné, et, moi, j'ai tout simplement liquidé une entente de contrat qu'il y avait sur le projet. Et c'est le fait d'avoir des transactions ou des nouveaux mandats à la société qui a fait augmenter le besoin dans le temps. Or, en 2000... l'année passée, c'est-à-dire en 2008, on a tout regardé la situation, on a fait des études économiques de la chose, et à ce moment-là on est arrivé, comme je vous le disais tout à l'heure, à une économie potentielle de 15 millions, 600 000 dollars par année, plus les... l'efficacité interne, et à ce moment-là ça devenait approprié de le faire. D'autant plus que, si vous regardez la situation économique en général, on cherche des projets d'infrastructure rentables. Alors, c'est un projet d'infrastructure rentable qui répond très bien aux besoins de la situation d'aujourd'hui. Donc...

Et le temps pour le faire est idéal, dans le sens qu'il n'y a pas de bâtisses dans la région de Québec actuellement qui vont être en concurrence avec celle-là, de telle manière qu'on pense que, lors des appels d'offres, les prix vont être plus bas ou plus contrôlés. Ça fait que, donc, on trouve que le... excusez le terme anglophone, mais le timing du projet est parfait, le besoin était latent, il a grandi avec le temps, aujourd'hui il faut agir, et c'est exactement ce qu'on fait.

M. Bergeron: Là, expliquez-moi...

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

M. Bergeron: Mme la Présidente. Expliquez-moi, je ne suis pas sûr que je vous suis, là. Compte tenu de la situation économique puis de la baisse des taux

d'intérêt, ça signifierait probablement des coûts moindres pour construire mais des coûts supplémentaires pour louer. Alors, moi, je ne sais pas, je ne vous ai pas suivis dans votre raisonnement. Si vous pouviez m'éclairer, là, il y a peut-être un élément qui m'échappe, là. Mais je ne comprends pas pourquoi, dans la conjoncture actuelle, où le taux de vacances est relativement élevé et où les taux d'intérêt sont bas, pourquoi est-ce que ce serait moins cher de construire mais que ce serait plus cher de louer?

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

M. Harbour (John): Quand on regarde d'agrandir le siège social, on regarde le coût de nos fonds. Les coûts de fonds de la société sont calculés à 6,5 % de rendement. J'ai toujours dit que c'était le rendement à long terme visé par la société. Lorsque vous regardez les taux d'intérêt demandés par les propriétaires, en location, aujourd'hui, les taux d'intérêt ont augmenté d'une façon importante suite à la récession financière qu'on vit, de telle manière que les taux d'une nouvelle bâtisse ou d'une nouvelle localisation pourraient varier autour d'entre 8,5 % et 9,5 %, dépendant de l'appariement de l'actif-passif du bailleur. Ça fait que c'est pour ça que je vous dis que, pour louer, ce serait plus dispendieux. Pour nous, quand on arrive, on dit: À 6,5 % des coûts, c'est moins dispendieux. Deuxièmement, le timing, comme je vous le disais, pour aller en appel d'offres est très bon, de telle manière à ce qu'on va pouvoir contrôler les coûts de construction de la bâtisse. Donc... Et le dossier économique aussi fait en sorte que c'est un projet qui devient intéressant au point de vue économique pour les citoyens. Ça fait que donc on a pris la décision d'aller de l'avant, tout simplement.

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

M. Bergeron: Donc, c'est donc dire que, pour vous, d'investir 40 millions pour économiser 15 millions, c'est une décision rentable?

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

M. Harbour (John): Mme la Présidente, on investit 40 millions et qui va nous rapporter un taux d'intérêt de 6,5 % sur la valeur économique du bien, plus 15 millions d'économies, plus des économies non quantifiables de synergie, en ayant tout le monde à la même localisation.

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

M. Bergeron: Dites-moi, est-ce qu'il est possible d'obtenir copie de l'étude d'économies de 15 millions sur 25 ans auxquelles vous avez fait référence?

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

M. Harbour (John): Il n'y a aucun problème. C'est une étude de Raymond Chabot Grant Thornton qui date de l'automne dernier, et vous... C'est l'automne?

Une voix: ...

M. Harbour (John): Oui. Et à ce moment-là on peut vous déposer l'étude, il n'y a aucune cachette dans le dossier.

M. Bergeron: Excellent.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va vous demander, M. Harbour, de l'acheminer à la commission, qui le remettra à l'ensemble des membres.

M. Harbour (John): Le plus rapidement possible.

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

Variation de l'effectif

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Vous parliez de nouveaux mandats, de nouvelles responsabilités qui vous amenaient à accroître les effectifs. Là, je comprends qu'en vertu des chiffres ce n'est pas nécessairement des ETC, mais ça peut être des employés à temps partiel, des préretraités, puis, bon, tout ce que vous avez expliqué tout à l'heure. Ces nouveaux mandats, ces nouvelles responsabilités, est-ce qu'elles sont toutes liées au permis Plus?

● (10 h 40) ●

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

M. Harbour (John): Non. Il y a différents mandats qui nous sont donnés. Premièrement, quand on agit en matière de sécurité routière, supposons, et qu'on amène, sur la sécurité routière, des nouvelles règles pour pénaliser, si vous voulez, ou pour discipliner plus le consommateur, ça se traduit en points d'inaptitude plus grands, et à ce moment-là, bien, ça nous prend, mettons, des ressources pour les permis sanctionnés. Or, quand vous regardez l'ensemble des gestes qui ont été posés ces dernières années... le permis Plus, vous avez parfaitement raison, c'est un mandat qui est assez important et qui demande des efforts additionnels. Deuxièmement, il y a de plus en plus de services qui se font, de nature centralisée. Donc, nos centrales d'appels sont d'ailleurs très sollicitées par les temps qui courent, on est en train de réviser nos façons de faire pour donner un service encore plus adéquat à la population, mais il y a accroissement des besoins à ce niveau-là.

Donc, c'est un ensemble de matières qui touchent autant à la sécurité routière, qui touchent le permis Plus, qui touchent la centralisation, si vous voulez, des opérations de la société, qui fait en sorte que les besoins, ça augmente.

M. Bergeron: Alors, je comprends que, même si on avait prévu une réduction de 2 % par année des effectifs pendant cinq ans, au fond il y a peut-être réduction des ETC, mais en bout de piste il y a plus d'employés au total à la SAAQ, notamment en raison du permis Plus.

Introduction du permis Plus

Mais à cet égard je m'inquiète un peu parce que, dans une dépêche de *La Presse* publiée le 31 mars dernier, on titrait: *Passeport: les É.-U. ne sont pas prêts*

selon une représentante du Congrès. C'est donc dire que les États-Unis, eux, ne seraient pas prêts encore à ce jour à reconnaître ou à accepter le permis Plus comme étant une pièce d'identité suffisante pour pouvoir entrer sur le territoire américain, selon une représentante du Congrès. Alors, moi, je m'interroge sur pourquoi on investit tant d'énergie, tant d'efforts, qu'on a fait une annonce en grande pompe si les États-Unis ne sont pas prêts à reconnaître ce titre d'identité pour accéder à leur territoire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Harbour. Très courte réponse.

M. Harbour (John): Mme la Présidente, on a développé le permis Plus en collaboration avec plusieurs ministères du gouvernement du Québec, avec le gouvernement fédéral, avec les services frontaliers et avec les représentants américains du Homeland Security. Et actuellement, le permis Plus, les Américains maintiennent la date du mois de juin comme étant la date obligatoire pour avoir une pièce, un passeport ou une pièce alternative, dont le permis Plus, pour passer aux frontières américaines. Or, le permis Plus actuellement a été vérifié et peut servir à passer aux frontières américaines, et il doit être accepté parce que toutes les autorisations ont été obtenues du côté américain.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Je passe maintenant la parole au député de Vanier. M. le député.

Jeunes conducteurs (suite)

M. Huot: Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour. Je souhaite la bienvenue à tout le monde. Bonjour à tous. Moi, je voudrais revenir sur les propos de M. Harbour tout à l'heure en réponse à mon collègue de Chomedey qui avait commencé à aborder les questions de campagnes de sensibilisation, entre autres, auprès des 16-24 ans. Mme la ministre a insisté beaucoup sur certaines données: 10 % des titulaires, 24 % des accidents, 27 % des blessés, pour les 16-24 ans. La SAAQ nous a habitués à plusieurs campagnes de sensibilisation, puis des campagnes-chocs, des images-chocs, là. On se souvient beaucoup, alcool au volant... Il y en a eu sur les ceintures de sécurité, il y en a une présentement sur la vitesse, sur les risques associés à la vitesse. Donc, j'aimerais savoir... Et même, je dirais même qu'on a commencé à dire que, dans les 16-24 ans, on ciblait beaucoup, on parlait beaucoup des jeunes garçons. On commence à parler des filles également, des jeunes filles qui commencent à être... ça commence à être problématique, s'ils commencent à rejoindre un petit peu les garçons. Donc, je voulais savoir, comme campagne de sensibilisation pour l'année en cours, qu'est-ce qui s'en vient, sans donner évidemment tous les scoops, toute votre stratégie de communication, évidemment. Qu'est-ce qui s'en vient comme campagne de sensibilisation, notamment pour les jeunes, mais pour l'ensemble de la population aussi, s'il vous plaît?

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

M. Harbour (John): Oui. Merci, Mme la Présidente. Pour vous faire, si vous voulez, un survol

rapide de l'année en matière de communication, je demanderais à Mme Johanne St-Cyr, si vous le permettez, Mme la Présidente, de faire le survol des grandes campagnes de cette année, qu'est-ce qui va être visé particulièrement par la société.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement? Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, merci beaucoup. Johanne St-Cyr. Alors, vous avez vu la reprise des activités de la moto, qu'on avait repris notre campagne moto qui s'adresse à l'ensemble des conducteurs, tant aux automobilistes qu'aux motocyclistes, puisque c'était là beaucoup la question d'être attentif à la présence des autres, être vigilant et à partager la route. En ce moment, nous avons une nouvelle campagne vitesse, et là on veut vraiment, dans cette campagne vitesse là, viser tout le monde. Parce que souvent les gens nous ont dit: Arrêtez donc de nous faire peur et dites-nous plutôt ce qu'il faut faire. Alors donc, cette fois-ci, si vous avez vu notre nouvelle campagne vitesse, ce qu'on met en relief, c'est le fait qu'on sauve si peu de temps en dépassant, les excès de vitesse, et qu'on augmente le risque de façon majeure. Alors donc, cette campagne-là, elle parle à tout le monde.

La prochaine campagne, qui sera sur la capacité de conduite affaiblie, M. Harbour l'a évoquée un petit peu tout à l'heure, on va la décliner de différentes façons pour rejoindre les jeunes dans leurs médias. On a fait la même chose l'an passé pour la campagne vitesse. On avait fait une espèce de site Web temporaire, qui s'appelle *ouvretesyieux.com*. Et, de plus en plus, c'est ce qu'on va privilégier, c'est vraiment multiplier les moyens pour se rapprocher des jeunes là où ils sont, dans les moyens de communication qu'ils utilisent. Par la suite, vous vous souvenez peut-être de «la courtoisie», durant l'été. Alors, nous ferons encore des dans d'œil courtoisie, et la saison se terminera, là, avec la reprise des activités pour les piétons.

Par ailleurs, si vous me permettez, Mme la Présidente, je veux rappeler aussi que nous avons du matériel... nous agissons en milieu scolaire depuis au moins 20 ans. Il y a du matériel qui est prévu du pré-scolaire jusqu'au collégial. Et, de façon particulière pour les secondaires V, l'an passé, on a lancé une trousse, qui s'appelle *Le pouvoir de tout changer*, qui s'adresse à la fois au conducteur, à l'aspirant conducteur et au passager. C'est un outil d'animation au bénéfice des enseignants, des policiers, des animateurs en milieu scolaire. Il faut aussi ajouter à cela les tournées de... naturellement, que M. De Koninck fait, là, sous l'égide de la table québécoise.

Alors, les jeunes, ça demeure vraiment une priorité. Il y a eu des améliorations au cours des ans. Mais ce dont il faut toujours se souvenir, c'est que les cohortes de jeunes changent à chaque année. On en a des nouveaux, jeunes. Alors, il faut vraiment s'assurer de les rejoindre. Et ils sont bombardés d'informations, ils sont bombardés de médias. Alors, de plus en plus, on essaie de diversifier notre approche pour les rejoindre. Et ce qu'on évoquait tout à l'heure, quand je disais «on va décliner notre prochaine campagne», il va avoir des présences notamment dans les bars, des outils de sensibilisation

différents — je ne veux pas brûler le punch — mais on a hâte de tester ces nouveaux moyens là.

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

M. Huot: Merci. Et en termes de... j'imagine que vous faites des évaluations de ces campagnes-là? Ça a des résultats. Vous mesurez les résultats. Il y en a eu plusieurs. Ça fait plusieurs années. On a constaté certains changements. Mais je me demandais comment vous faites un suivi de tout ce qui a été fait pour mesurer les résultats de vos campagnes?

Mme St-Cyr (Johanne): Nous faisons toujours... règle générale, quand on bâtit... si vous me permettez, je vais faire un complément. Quand on bâtit une campagne, on prend toujours soin d'abord de vraiment bien cibler la problématique, la clientèle cible, sur qui ça va porter, puis souvent on va même faire des «focus groups» pour tester nos approches, pour voir, là, si ça, si ça ne fait pas de sens auprès des jeunes, ce n'est pas ça qu'on va faire, on va faire autre chose. Après la campagne, on fait toujours des évaluations postcampagnes par une firme de sondage externe pour voir justement: Est-ce que le message a été vu? Est-ce que les gens l'ont retenu? Est-ce qu'ils disent que ça va influencer éventuellement leur comportement ou que ça l'a déjà modifié?

Par ailleurs, ceci dit, c'est important de mentionner aussi que la publicité toute seule, elle ne fait pas tout le chemin. Comme Mme la ministre l'exprimait, c'est vraiment un alliage de sensibilisation, de législation, contrôle. Pour notre part, quand on fait de la sensibilisation, on s'assure toujours qu'il y a un accompagnement par les corps policiers et le contrôle routier. On fait une campagne grand public. Il faut que les policiers soient sur le terrain. Les policiers font une activité de sensibilisation, on leur fournit sur demande des outils, s'ils en ont besoin, on les accompagne. C'est vraiment un alliage de ça qui fait une combinaison gagnante. C'est difficile de dire que c'est une action détachée du reste qui fait tout le travail.

● (10 h 50) ●

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

Reconstruction de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa

M. Huot: Merci. Je vais faire un lien avec la sécurité routière, mais je vais changer de sujet. Je suis député de Vanier. Il y a un sujet qui me touche beaucoup, c'est la question de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa. Pour ceux qui ne connaissent pas le comté de Vanier, disons, le comté de Vanier à Québec, c'est le comté des autoroutes. L'autoroute Charest, l'autoroute de la Capitale, l'autoroute Henri-IV, l'autoroute Robert-Bourassa, l'autoroute Laurentienne, tout ça est dans le comté de Vanier. Donc, la question du transport est extrêmement importante pour les citoyens que je représente.

Mais disons que les travaux qu'on planifie, échangeur Charest—Robert-Bourassa, vont avoir un impact sur beaucoup, beaucoup, beaucoup de citoyens de la région de Québec. On sait que c'est un gros défi. À ma connaissance, pour la grande région de Québec, la

région de la Capitale-Nationale, c'est probablement le plus gros chantier routier pour les prochaines années, on parle de travaux de quelques années, même. On a annoncé dans la dernière programmation la première phase qui consiste, je pense, à construire une bretelle temporaire, ou quelque chose comme ça. On sait que c'est un gros défi technique, les travaux qui sont là. Étant donné le parc industriel qui est à côté, le chemin de fer qui est là, il n'y a pas beaucoup d'espace. Ce secteur-là passe de trois voies à deux voies, il y a de la congestion routière importante le matin étant donné tous les travaux. Disons que notre gouvernement y est pour beaucoup sur le prolongement... c'est notre gouvernement qui a fait le prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain.

Et je dois faire une parenthèse. On dit qu'à Québec l'économie de la région de Québec va bien. Le marché de la construction va bien, mais c'est en grande partie grâce aux décisions de notre gouvernement, parce que, si vous regardez le marché de la construction dans la région de Québec, ça se fait le long du boulevard urbain Robert-Bourassa. C'est notre gouvernement qui a créé ça. Donc, on a eu un impact assez important sur la construction résidentielle, et c'est dans le comté de Vanier. D'ailleurs, je vous invite à passer, à venir faire un tour.

Une voix: ...

M. Huot: Bien, absolument, absolument! Donc, comme je disais, il y a un défi technique dans tous ces travaux-là. Il y a la question du transport en commun aussi qui va venir, on parle... Il y a eu des travaux sur la voie en direction nord qui mène à l'autoroute de la Capitale pour de l'aménagement de voies réservées d'autobus, qui a décongestionné en bonne partie le secteur, qui était très problématique à l'heure de pointe du soir. Donc, là, on s'en va vers l'autre côté, c'est en direction sud le matin qu'on va avoir beaucoup de problèmes, et le défi est important.

Donc, j'aimerais savoir qu'est-ce qui va être fait, d'une part, pendant les travaux pour s'assurer qu'on n'a pas trop d'impacts. Il va y en avoir, c'est certain, il va y en avoir, c'est certain. Donc, la première année, les travaux vont commencer cette année, mais on parle de trois, quatre, peut-être même cinq ans, je pense. Ça fait longtemps qu'on en entend parler, on se fait poser beaucoup de questions à Québec. J'étais au municipal avant, on se faisait poser beaucoup de questions, au niveau municipal, sur qu'est-ce qu'il allait y avoir comme impacts, qu'est-ce qu'on allait faire exactement. Et donc j'aimerais savoir plus de détails, et je pense que les gens qui nous écoutent, les gens de la région de Québec aussi sont intéressés de savoir qu'est-ce qui va être fait exactement, c'est quoi, l'ampleur des travaux, et qu'est-ce qu'on va faire pour l'aménagement de voies réservées sur la partie autoroute pour le transport en commun, transport en commun ou covoiturage, là, peu importe. Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus, sur les travaux et sur l'aspect transport en commun par la suite, s'il vous plaît.

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

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir, Mme la Présidente, de répondre au collègue. Alors, évidemment, la

reconstruction — parce qu'ici on parle d'une reconstruction complète à moyen terme de l'échangeur Charest — alors, c'est un projet qui s'évalue à 250 millions de dollars, Mme la Présidente, c'est aussi un projet qui devrait s'échelonner entre 2009 et 2012, donc c'est quatre ans de construction, comme vous l'avez dit, collègue. Alors, cette année, c'est 27,4 millions, puis ça va être la reconstruction de la bretelle sud-ouest. Donc, dès cette année, on sera sur le chantier, on sera là pour la reconstruction de la bretelle sud-ouest. Ce qu'il est important de dire, c'est que, premièrement, c'est un échangeur qui est stratégique sur le réseau routier de la grande région de la Capitale-Nationale, donc c'est important de bien planifier les travaux pour éviter qu'il y ait des problématiques de congestion particulières.

Alors, ce qui a été fait à ce jour au niveau du transport collectif, ce qui a déjà été fait, c'est: on a aménagé une voie réservée dans la bretelle du chemin Sainte-Foy, donc au coût de 1,5 million de dollars, c'est déjà fait, et il y a des travaux qui ont eu lieu l'année dernière pour la construction d'une voie réservée à droite, direction nord, entre le boulevard Père-Lelièvre et l'autoroute Félix-Leclerc, au coût de 12 millions de dollars. Alors ça, c'est des aménagements qui ont été faits pour faciliter le transport collectif. Donc, ces aménagements-là ont été faits.

Maintenant, pour vous donner plus de détails sur ce que ça comporte, la reconstruction de l'échangeur Charest, si vous me permettez, Mme la Présidente, je vais passer la parole à mon sous-ministre qui est responsable de tout l'Est du Québec, donc qui est responsable des dossiers, dans lesquels on retrouve la reconstruction de l'échangeur Charest.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le sous-ministre, bien vous identifier, ainsi que votre titre, pour raison de transcript. Consentement? Allez-y.

M. Gilbert (Henri): Bonjour, Mme la Présidente. Henri Gilbert, sous-ministre adjoint pour Québec et l'Est de la province. Oui, effectivement, comme disait Mme la ministre, on va reconstruire entièrement l'échangeur Charest-Robert-Bourassa, et ce qui va nous permettre d'aménager trois voies par direction, ce qui va nous laisser beaucoup d'opportunités pour faciliter le transport en commun, peu importe, de voies réservées ou voies... conducteurs multiples, donc... pas conducteurs, mais passagers multiples. Donc, cet échangeur-là, qui est un gros projet, comme disait madame tantôt, de 250 millions, va nous permettre d'améliorer la sécurité, parce que la structure est à reconstruire, et aussi améliorer la fluidité dans le coin, dans le secteur.

Pour ce faire aussi, il y a eu des choses qui ont été faites avant, comme Mme la ministre a dit, mais il y a aussi des choses qui sont présentement en train de se faire, comme, on a mis des afficheurs de temps de parcours à différents endroits proches de l'autoroute pour indiquer aux gens les alternatives qu'ils ont entre le pont de Québec et le pont... ou l'autoroute Duplessis et l'autoroute Henri IV. Donc, c'est des choses qui vont améliorer, par des choix de parcours, la fluidité. Des stationnements incitatifs aussi vont être aménagés aux alentours ou près des Galeries de la Capitale.

Aussi, présentement on est en discussion avec la ville pour trouver toutes sortes de moyens, des chemins

de détour, travailler pour voir comment on pourrait améliorer la situation. Mais il faut bien penser que les gros problèmes de construction vont surtout arriver en 2011, parce que d'ici 2011 on va travailler hors emprise. Donc, c'est quand même un gros projet sur quatre ans mais quand même qui va être réparti dans le temps, puis c'est surtout en 2011 qu'on devrait connaître plus... les problèmes de circulation, auxquels déjà on a commencé à trouver des solutions.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole au député de Maskinongé.

Installation de radars photographiques et de caméras feu rouge

M. Diamond: Merci, Mme la Présidente, collègues, collègues de l'opposition officielle. Mme la ministre, je veux saluer votre équipe qui vous accompagne. Mme la Présidente, ça fait longtemps qu'on entend parler des radars photo, donc je voudrais un peu vous entretenir là-dessus. Dès le 19 de mai 2009 seront implantés dans les trois régions pilotes de Montréal, de la Montérégie et de Chaudière-Appalaches des équipements à 15 endroits, donc neuf avec des radars photo et six avec appareils photo aux feux rouges.

Le projet comporte deux phases: la première phase débutera le 19 mai 2009, début de la période d'essai. Pour les trois premiers mois, il y aura une période d'essai au cours de laquelle des avertissements seront émis aux contrevenants. La deuxième phase débutera le 19 août 2009, début du projet pilote, émission des constats d'infraction aux contrevenants. La signalisation sera installée aux abords de chacun des endroits pour informer les automobilistes qui approchent d'un radar photo ou d'un appareil de surveillance au feu rouge. La localisation des endroits est diffusée sur le site Internet du MTQ et de Services Québec.

Ma question, Mme la Présidente, comporte quatre éléments. Donc, est-ce que le projet controversé comme le radar photo est toujours d'actualité, étant donné l'amélioration notable du bilan routier? Est-ce que ces appareils sont efficaces et fiables? Est-ce un moyen détourné pour recueillir l'argent des contribuables? Et est-ce que les municipalités recevront des redevances?

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

● (11 heures) ●

Mme Boulet: Bien, écoutez, alors dans un premier temps, on est très fiers, Mme la Présidente, de pouvoir procéder prochainement à la mise en place... Là, en fait on est en train de les installer, mais officiellement, le 19 mai, on va actionner les photoradars et les caméras feu rouge pour une période de trois mois, donc une période d'essai de trois mois, alors pour que les gens puissent s'habituer à cette nouvelle installation, à cette nouvelle technologie. Donc, jusqu'au 19 août, ce ne sera que des billets pour les aviser qu'ils ont fait une faute au niveau du Code de la sécurité routière, mais, à partir du 19 août prochain, ce sera bel et bien des constats d'infraction qui seront délivrés aux gens qui n'auront pas respecté que ce soient les limites de vitesse ou que ce soient les feux rouges, aux endroits où seront placées les nouvelles technologies.

Alors, il faut bien se rappeler que, dans les pays à travers le monde, Mme la Présidente, où ces nouvelles technologies là sont installées, notamment en France, depuis 2001, on a eu une diminution du nombre de décès sur le réseau routier de la France de plus de 40 %, et on attribue en grande partie, à plus de 75 %, on attribue cette diminution du nombre de décès à la mise en place de ces nouvelles technologies. Eux autres, ils n'ont que des photoradars. La caméra feu rouge n'est pas présente sur le territoire français. Mais, au niveau des photoradars, on attribue une grande partie du succès ou de la diminution importante du nombre de décès sur le réseau routier à leur mise en place.

Donc, ce qu'il est important de dire aux gens, c'est que ce n'est pas un piège, premièrement, c'est important de le dire aux citoyens. Ce qu'on veut, nous, c'est qu'ils respectent les limites de vitesse. Donc, c'est qu'on veut avoir un outil de plus dans notre coffre à outils à nous pour faire en sorte que les gens respectent les limites de vitesse. Donc, ces photoradars-là et ces caméras feu rouge seront signalés, il y aura de l'information, tant sur le site Internet et que sur le terrain. Sur le réseau routier, il y aura deux pancartes qui vont identifier les sites, donc une à 1 000 m, une à 200 m, pour dire aux gens: À 200 m ou à 1 000 m, il y a une installation, soit un photoradar, une caméra feu rouge. Donc, faites attention, respectez les limites de vitesse si vous ne voulez pas être pris finalement en constat d'infraction envers le Code de la sécurité routière.

Donc, ça va être signalé, informé. Les sites ont déjà été annoncés même publiquement, ont été publiés dans les médias. Sur le site Internet du ministère des Transports, également on les retrouve, les sites, et, à chaque endroit, ces sites-là seront pré-identifiés pour l'ensemble des usagers du réseau routier.

L'autre élément qui est important, Mme la Présidente, c'est que les argents qui seront reçus de ces infractions-là, ce n'est pas de l'argent qui va retourner... parce qu'on entend souvent dire: Ça va servir à garnir les coffres du gouvernement, donc ce qui n'est pas du tout le cas. Alors, les argents seront réinvestis en mesures de sécurité routière. Donc, la Table québécoise de la sécurité routière va mettre en place un comité qui va gérer ces argents-là, et ces argents-là vont être retournés soit à des municipalités pour mettre en place des glissières, des dos d'âne, mettre en place toutes sortes d'éléments, là. Ça va être des propositions, des suggestions, des projets qui vont nous être déposés par les municipalités et qui devront être regardés par le comité mis en place, qui va décider, lui, à quel endroit ces argents-là... comment ils devront être répartis et pour quels projets... quels projets pourront être soutenus ou accompagnés. Donc, ces argents-là vont servir à ça. Ils vont servir également à des mesures de soutien aux victimes d'accidents de la route. Alors, on sait qu'on a des organismes qui travaillent très, très fort pour aider ces gens-là qui sont des victimes, des polytraumatisés. Alors, ces argents-là vont également pouvoir servir à ces victimes de la route.

Alors, ce qu'il est important de dire, Mme la Présidente, c'est que nous croyons... et les municipalités, d'ailleurs, on aurait aimé en avoir plus que 15 sur le territoire québécois. On est très conscients qu'avec 15 c'est un nombre limite et que ça aurait encore été plus

efficace si on avait en disposer de façon plus importante sur l'ensemble du réseau routier. Les municipalités attendent ces mesures-là. Plusieurs d'entre elles ont manifesté un intérêt quant à avoir sur leur territoire municipal, avoir ce genre de nouvelle technologie là.

Maintenant, c'est un projet pilote qui dure 18 mois. Dans 15 mois ou dans un an, il sera réévalué à l'Assemblée nationale. S'il s'avère efficace... parce qu'on a choisi pour l'établissement de ces sites des endroits où il y avait un plus grand nombre d'accidents... On dit souvent des sites «accidentogènes», ce n'est peut-être pas un mot qu'on retrouve dans le dictionnaire mais qui veut dire que c'est des endroits où le nombre d'accidents était plus important que la normale, donc des endroits où il y avait beaucoup de délits... de délits ou de manques au Code de la sécurité routière, à l'égard de la vitesse et à l'égard du respect des feux rouges. Donc, si ce projet pilote s'avère positif, qu'il a permis de diminuer le nombre d'accidents, bien à ce moment-là nous espérons, nous souhaitons qu'il soit étendu et qu'il soit déployé avec beaucoup plus d'installations de nouvelles technologies partout sur le territoire québécois.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Verchères, pour les 20 prochaines minutes.

M. Bergeron: Sur la même question, Mme la Présidente, j'entends souvent la ministre fustiger ce que faisait le gouvernement antérieur et vanter ce que fait le gouvernement actuel, mais, sur la question des photoradars, j'ai une note ici, un article de presse, des *Nouvelles de Saint-Laurent*, du 1er septembre 1999, où on peut lire: «Le député de Saint-Laurent et porte-parole de l'opposition, Jacques Dupuis, estime que la proposition d'utiliser le photoradar n'est en fait qu'une tactique du gouvernement Bouchard pour regarnir les coffres de l'État sur les dos des automobilistes.»

Alors, quand la ministre nous dit que ça n'a pas pour objectif de regarnir les coffres de l'État, il faudrait qu'elle s'entende avec son collègue qui, lui, a déjà prétendu que ce même projet, lorsqu'il était défendu par le gouvernement du Parti québécois, avait simplement pour objectif de regarnir les coffres de l'État. Alors, quoi qu'il en soit, en termes de cohérence, on aurait pu s'attendre à mieux.

J'aimerais revenir très brièvement sur la SAAQ...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous allez avoir votre temps de réponse après sa question.

M. Bergeron: Voilà.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça fait que n'oubliez pas ce qu'il vient de dire, vous pourrez avoir le loisir de réagir.

M. Bergeron: Voilà.

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

**Société de l'assurance
automobile du Québec (suite)**

Collaboration avec Services Québec

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais revenir sur la SAAQ. On a pu voir dans les crédits précédents, 2007-2008, qu'il y avait eu des contacts avec... des échanges de services avec Services Québec. Parce qu'on sait que Services Québec a été créé pour, pour ainsi dire, servir de guichet unique, de première ligne pour les différents services du gouvernement du Québec. L'objectif était de créer... de faire en sorte que les services de la SAAQ soient regroupés sous le chapeau de Services Québec, de telle sorte que le citoyen, lorsqu'il a affaire avec le gouvernement du Québec, à tous les niveaux, y compris avec la SAAQ, puisse s'adresser à un même interlocuteur, du moins pour le service de première ligne, un même guichet unique.

Or, on nous a dit la semaine dernière, M. Legault, que la SAAQ développait seule le service à la population. Donc, je comprends qu'on abandonne l'idée de se placer sous le chapeau de Services Québec pour le service de première ligne aux citoyens et aux citoyennes.

Est-ce que, si on s'était mis sous le chapeau de Services Québec, ça aurait peut-être permis des économies d'effectif, comme on l'avait prévu au départ dans le plan stratégique de la SAAQ?

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

Mme Boulet: Alors, si vous me permettez, je vais laisser la parole au président de la société.

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

M. Harbour (John): Mme la Présidente, il est très clair que la collaboration de la Société de l'assurance automobile et de Services Québec continue. On a déjà implanté une cohabitation, si vous voulez, regroupé, si vous voulez, dans certaines capitales administratives au Québec les services de la société avec ceux de Services Québec pour créer une synergie puis réduire les coûts d'un et de l'autre.

L'ampleur des problématiques fait en sorte qu'il n'y a pas nécessairement transfert d'employés ou... mais ça nous permet une cohabitation, de réduire les coûts et surtout d'améliorer la présence, si vous voulez, des services gouvernementaux face aux citoyens. Or, la Société de l'assurance automobile est heureuse de contribuer à cet objectif-là du gouvernement, et on travaille toujours en étroite collaboration avec Services Québec.

M. Bergeron: Quand on lisait dans le journal que...

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

M. Bergeron: Mme la Présidente, quand on lisait dans le journal, de la part de M. Legault, que la SAAQ développait seule son service de première ligne à la population, les services en ligne notamment, comment on peut réconcilier ce que vous venez de nous dire

avec les déclarations de M. Legault d'il y a quelques jours?

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

M. Harbour (John): Mme la Présidente, je ne sais pas dans quel contexte le commentaire s'est fait, mais je peux vous dire que les services en ligne qu'on a à la société ont toujours été développés par la société, que ce soit SAAQclic, pour les concessionnaires, pour permettre l'immatriculation des véhicules dès l'achat chez le concessionnaire, pour éviter des déplacements inutiles aux citoyens. Et on est à compléter tous ces services-là. L'année passée, voyez-vous, pour les pneus d'hiver, on a donné l'accès au site Web. C'est tous des services pour faciliter la vie du citoyen, pour être plus près de lui. Et c'est des services qui sont développés pour la Société de l'assurance automobile, et je ne verrais pas quelle économie de synergie il pourrait y avoir avec un autre partenaire pour ces items-là.

Par contre, l'an passé, on avait des problèmes avec notre centrale d'appels, où à ce moment-là on avait perdu plusieurs employés. N'oubliez pas que l'année 2008 a été une année particulière, hein? On ramenait le permis sur base annuelle, on permettait l'étalement des primes et on procédait à la première année d'augmentation des... Après ça, on demandait à 2 millions de citoyens s'ils voulaient conserver ou non la classe 6 pour conduire une moto, et là, à ce moment-là, on envoyait même une facturation avec deux... Donc, nos centres d'appels ont été débordés l'an passé pour toutes ces considérations-là.

Et, à ce moment-là, Services Québec est venu en support à la société, et tous les appels pour changement d'adresse, tout ce qu'on pouvait transférer directement à Services Québec était routé directement sur Services Québec. Donc, on a marié nos centres d'appels pour utiliser la capacité de Services Québec. Donc, vous voyez qu'il y a une synergie puis il y a une belle relation qu'il y a entre la Société de l'assurance automobile et Services Québec.

Par contre, en matière d'immatriculation et permis de conduire, nous effectuons à peu près 21 millions de transactions. Et, à ce moment-là, sur les services de base de la société, à ce moment-là, la société est seule. Mais, quand on peut cohabiter puis réduire les coûts pour, en fin de compte, améliorer le service en plus aux citoyens, on collabore avec enthousiasme avec Services Québec.

M. Bergeron: J'aimerais revenir...

● (11 h 10) ●

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

Pouvoirs des contrôleurs routiers

M. Bergeron: Mme la Présidente, j'aimerais revenir sur la question des contrôleurs routiers. On a abordé cette question lors du mandat de surveillance de l'automne dernier. On nous a dit que le groupe de travail poursuivait son travail, que les choses suivaient leur cours, mais le rapport du groupe de travail devait normalement être disponible avant la fin de 2008. Alors, est-ce possible de faire le point sur l'état des travaux de

ce groupe? Est-ce qu'il y a un rapport? Si oui, que propose ce rapport? Qu'est-ce qu'il y a de nouveau du côté des contrôleurs routiers, étant entendu que nous avons là une force nombreuse, compétente qui pourrait prêter son soutien, prêter main forte, comme elle l'a fait dans le passé, à la Sûreté du Québec pour l'application du Code de la sécurité routière?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Harbour. Oui, Mme la ministre?

Installation de radars photographiques et de caméras feu rouge (suite)

Mme Boulet: Alors, oui, je vais... C'est parce que c'est M. Harbour ou peut-être même M. Jean. Mais je vais juste répondre au petit commentaire formulé tantôt par le collègue de Verchères à l'égard des photoradars et d'un commentaire qu'il a cité de mon collègue ministre de la Sécurité publique.

Alors, Mme la Présidente, je ne peux pas commenter le projet qui était présenté à l'époque, quand on a parlé de photoradars avec le précédent gouvernement. Ce que je puis dire, c'est que, nous, c'est clair, c'est net, c'est précis, il y aura un fonds dédié à la sécurité routière. Donc, les argents, suite aux infractions au Code de la sécurité routière, ne vont pas garnir les coffres du gouvernement mais vont servir à des mesures de sécurité routière qui vont permettre aux municipalités de présenter, de déposer projets pour être accompagnés financièrement dans l'ajout de mesures de sécurité routière et vont servir également à des victimes d'accidents de la route, notamment les polytraumatisés, alors aux organismes qui viennent en aide à ces gens-là. Donc, peut-être qu'on ne parle pas du même projet, Mme la Présidente, et c'est important de faire la distinction.

Maintenant, si vous me permettez, je vais...

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

Mme Boulet: Je ne sais pas si c'est M. Harbour ou M. Jean? Et c'est M. Jean qui présidait le comité qu'on avait mis en place, là, suite à la commission, là, alors peut-être que M. Jean est la personne la plus appropriée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Jean, bien vous identifier.

Pouvoirs des contrôleurs routiers (suite)

M. Jean (Denys): Alors, Denys Jean, sous-ministre des Transports. Alors, comme l'évoquait, Mme la Présidente, le député de Verchères, effectivement, en mai 2008, dans le cadre des discussions sur le projet de loi n° 55, il a été convenu de créer un groupe de travail, que je présidais en collaboration avec mon collègue de la SAAQ, M. Harbour, et mon collègue de la Sécurité publique, M. Girard, pour examiner les demandes de la Fédération des contrôleurs routiers du Québec à l'effet d'obtenir plus de pouvoirs sur le contrôle des véhicules de promenade. Depuis ce temps-là, il y a eu un certain nombre de rencontres qui ont été tenues tant avec la Fédération des contrôleurs routiers du Québec que les partenaires comme la Table québécoise de la sécurité

routière, le Club automobile, l'Association du camionnage du Québec, et ainsi de suite. Au moment où je vous parle, on est en train de mettre la dernière main au rapport de ces travaux, et normalement, si tout ça bien, on va être en mesure de déposer à la reprise des travaux, à l'automne prochain, le document auprès de la Commission parlementaire transports et environnement, tel qu'il avait été entendu au printemps 2008.

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

M. Jean (Denys): Quant au contenu, comme je vous l'évoque, on est en train de mettre la dernière touche, là, alors il serait un peu prématuré de m'avancer là-dessus.

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

Échangeur Saint-Alexandre, sur l'autoroute 35

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Tout récemment, Mme la ministre, vous avez reçu une lettre de notre collègue d'Iberville concernant l'autoroute 35 et l'échangeur Saint-Alexandre. C'est une problématique qui est relativement simple, les argents — les argents, que dis-je! — les sommes nécessaires ont déjà été allouées pour compléter l'autoroute jusqu'à la frontière américaine. Les Américains ont fait leur bout de chemin. Au niveau de l'échangeur Saint-Alexandre, il y a une demande assez unanime venant de la communauté pour que, l'échangeur pour lequel les sommes sont déjà réservées, l'échangeur soit situé à un endroit différent. Je ne sais pas si vous avez donné suite ou si vous avez l'intention de le faire, mais je voulais connaître les intentions du ministère concernant ce problème technique qui devrait normalement être assez facile à régler. Normalement.

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

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, c'est un très beau projet, le dossier de l'autoroute 35, c'est un projet de 370 millions de dollars pour 37,6 kilomètres. C'est un lien stratégique, là, Montréal, Burlington, Boston. Alors, c'est vraiment un réseau qu'on veut développer. Les argents sont là, comme le disait le collègue. Maintenant, pour l'échangeur en particulier, si vous me permettez, je vais laisser au sous-ministre de la Direction de l'Ouest du Québec de nous donner la réponse.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre, bien vouloir vous identifier, votre nom et votre titre.

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

En ce qui concerne l'échangeur, effectivement on a eu des représentations de la part des municipalités pour déplacer, en principe, l'échangeur qui avait déjà été convenu au terme des audiences publiques et du décret qui a été autorisé par le gouvernement du Québec.

Il faut se souvenir que l'échangeur à cet endroit-là, il a changé de place à peu près trois fois jusqu'à maintenant. Le premier échangeur qui avait été prévu avait été déplacé, à l'origine, à la demande la municipalité, qui ne voulait pas utiliser l'endroit qui avait été privilégié par le ministère. Il y avait un deuxième endroit où l'échangeur avait été placé pour répondre aux demandes de la municipalité. À cette époque-là, cet échangeur-là a été refusé en audiences publiques et non recommandé par le ministère de... par le BAPE, excusez-moi, et par la CPTA, de sorte qu'on s'est retrouvés avec une troisième localisation pour l'échangeur. Et c'est celui-là dont vous parlez, qui ne fait encore une fois pas l'unanimité dans le milieu, de la part des municipalités environnantes. On est en discussion avec les municipalités pour essayer de trouver une façon d'accommoder la volonté des municipalités et des citoyens en général dans ce secteur-là. Pour l'instant — ça nous permettra de sourire aussi — la solution n'est pas aussi facile que vous l'avez évoqué tantôt, là. Il faudrait peut-être revenir à l'une des deux solutions antérieures, donc une qui avait déjà été refusée par la municipalité et l'autre qui avait été refusée en audiences publiques suite aux recommandations du BAPE.

Alors, on est aux prises avec trois localisations d'échangeur qui ont été largement discutées dans le milieu et pour lesquelles aucune des trois ne semble faire l'affaire du milieu en question. Alors, on est toujours en discussion avec les municipalités. On a une solution qui pointe à l'horizon, qui n'est pas définitive, il y a des contraintes techniques à valider. Alors, tout ça devrait faire l'objet de discussions très, très prochainement avec la municipalité.

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

Déficit de la Société de transport de Montréal

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais aborder la question du déficit récurrent à la STM. Comme on le sait, la STM est en déficit récurrent depuis plusieurs années en raison du contexte économique et les propres compressions que la ville de Montréal a dû effectuer dans ses propres dépenses. La ville de Montréal a décidé, au début du mois de mars dernier, de cesser de combler le manque à gagner de la STM. Or, nous sommes bien conscients, et je suis convaincu que la ministre l'est tout autant, qu'il n'est pas envisageable d'obliger la STM à diminuer son offre de services en transport collectif ou à augmenter d'autant les tarifs pour les usagers dans la région de Montréal.

Alors, qu'entend faire le ministère pour donner suite aux demandes de la STM qui lui demande de hausser sa contribution pour permettre d'éponger ce déficit récurrent? En d'autres termes, qu'est-ce qu'on entend faire pour faire face à la situation actuelle qui est une situation qui risque d'avoir des incidences sur la qualité des services du transport en commun dans la région métropolitaine?

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

Mme Boulet: Alors, je remercie le collègue pour sa question, parce que c'est vraiment, là, une question

très importante, fondamentale pour le déplacement des gens sur le grand territoire métropolitain. Mme la Présidente, j'aimerais... Je vais faire un bref rappel de l'accompagnement que nous offrons à la STM, parce que sincèrement, et ils le disent eux-mêmes, ils n'ont jamais eu autant d'aide gouvernementale pour et leur fonctionnement et les infrastructures. Alors, il y a 2 millions de... 2 milliards — pardon, excusez-moi — il y a 2 milliards de dollars qui ont été engagés, Mme la Présidente, pour le remplacement des MR-63. Alors, que ce soit le remplacement des voitures MR-63, la réparation des MR-73, le système Réno-Stations, Réno-Systèmes également, où il y a eu près de 600 millions de dollars de dépensés... Il y a également le remplacement prématuré de 410 véhicules d'autobus, les APS-1. Donc, si l'on parle des voitures de métro, les MR-63, MR-73, si on parle de Réno-Systèmes, Réno-Stations et des autobus, c'est près de 2 milliards de dollars, là, qui est consacré au renouvellement des infrastructures de la STM.

Alors, sincèrement, en 2009-2010, Mme la Présidente, c'est 452 millions de dollars qui vont directement à la STM, alors que je vais vous dire qu'ils ont connu des années de vaches maigres, alors... Je n'agacerais pas mon collègue, je ne ferai pas de comparatif, mais sincèrement on est là, on est présents, on leur apporte un soutien financier très important, très significatif pour leurs opérations.

Maintenant, ce qu'il est important de dire, c'est qu'on est très conscients, là, qu'au niveau de l'exploitation il y a une problématique. Et, pour résoudre ce problème-là, on a mis en place, tout comme on l'avait fait pour le déficit du métro de Montréal, il y avait eu un comité avec un mandataire, qui est M. Mireault, qui avait été chargé de voir, avec l'ensemble des partenaires, qu'est-ce qu'on fait avec le déficit du métro, à chaque année, un déficit qui s'accumulait à chaque année, puis ce n'était jamais à personne à payer leur part, leur quote-part. Alors, avec M. Mireault, on a convenu d'une entente sur le déficit métropolisable qui... Comment il était partagé en fonction du nombre d'utilisateurs de l'infrastructure métropolitaine. Ce comité-là, suite au règlement du déficit métropolisable, on a décidé de maintenir le comité Mireault en place, et ce comité-là doit, d'ici la fin juin, me déposer un rapport sur deux grandes problématiques: sur la gouvernance et sur le financement. Et le problème des coûts d'exploitation de la STM fait partie des problématiques de financement, parce que toutes les sociétés de transport ont une problématique de financement au niveau de leurs coûts d'exploitation.

● (11 h 20) ●

Alors, on n'a pas le rapport encore, on sait que les discussions vont bon train. Je leur ai même demandé, dans le cadre de ce comité-là, de me prioriser les dossiers de transport collectif sur la grande région métropolitaine.

Parce que, je l'expliquais hier, je ne sais pas si vous vous rappelez, là, qu'il y a beaucoup de dossiers. Moi, ce que je leur demande, c'est de s'entendre et de me prioriser c'est quoi, le premier dossier sur lequel on devrait investir et donner le go le plus rapidement possible. Alors, là-dessus aussi, on devrait me revenir avec, j'espère, un consensus de l'ensemble des partenaires, que ce soit Laval, Longueuil et Montréal: Qu'est-ce qui est le projet qui est le plus urgent à réaliser pour bien desservir l'ensemble de la population?

Alors, c'est la gouvernance, le financement et les projets d'infrastructures de transport collectif. On devrait avoir des recommandations de la part du comité. Autour de cette table-là, on retrouve l'ensemble des partenaires qui sont là. Et on est à l'écoute, on sait qu'il y a des besoins, et on a la politique québécoise de transport collectif qui nous donne des leviers et des outils pour accompagner nos sociétés de transport. Alors, on attend de voir l'évaluation qu'ils nous transmettront.

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

Reconstruction de l'échangeur Turcot

M. Bergeron: Mme la Présidente. Mme la ministre, vous savez qu'on a eu l'occasion de se rencontrer sur l'échangeur Turcot. Nous avons eu une présentation très vaste du projet. Vous nous avez exprimé ce que vous entendiez faire pour essayer, autant que faire se peut, de répondre aux attentes, aux besoins du milieu, de la ville de Montréal. Je vous ai exprimé mes réserves. Vous avez semblé vouloir en tenir compte, alors je ne veux pas revenir là-dessus, j'attends de voir ce qui va se produire pour la suite des choses.

Ceci dit, le 23 octobre, dans une conférence de presse que vous donniez, vous sembliez exprimer des réserves quant au recours au mode PPP pour ce projet-là. Vous disiez: «Dans un mode traditionnel, ce lien-là avec la communauté, avec les villes, avec la population va rester toujours présent, alors que, dans un mode PPP, quand le contrat est donné et autorisé, eh bien, à ce moment-là on ne peut rouvrir le contrat chaque fois qu'il y a des considérations.»

Mme la ministre, compte tenu de l'ouverture qu'a manifestée la présidente du Conseil du trésor à l'égard de toute la question des PPP, est-ce que vous envisagez éventuellement la possibilité de revenir en mode traditionnel pour la réfection de l'échangeur Turcot ou est-ce que vous souhaitez aller de l'avant avec le mode PPP?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre, pour à peine deux minutes.

Mme Boulet: À peine deux minutes?

La Présidente (Mme L'Écuyer): À peine deux minutes.

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, alors, effectivement, c'est une discussion que nous avons eue, aux Transports, avec le Conseil du trésor. Il y a deux modes de réalisation, finalement, là, ce n'est pas compliqué, là, il n'y en a pas 10. Alors, c'est soit un mode en conventionnel ou soit un mode en PPP. On sait qu'avec les modes en PPP, Mme la Présidente, il y a un partage de risques avec le partenaire privé, au niveau des échéanciers, du respect des coûts de projet. Alors, c'est la méthode, suite à une analyse qui a été faite de façon exhaustive par le Conseil du trésor, c'est la méthode qui a été retenue par le gouvernement.

Alors, ceci dit, Mme la Présidente, ça ne veut pas dire que je ne tiendrai pas compte et que je n'ai pas

une très, très, très grande préoccupation à l'égard, et je l'ai dit à mon collègue, de toutes les préoccupations sociales du dossier de Turcot. Je suis parfaitement consciente qu'on est dans un milieu très sensible, densément peuplé. Turcot est au coeur d'une communauté, Turcot est dans la cour des citoyens, alors j'en tiendrai compte dans l'élaboration du projet.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la présidente, je passe... Mme la ministre, excusez! Je passe la parole au député d'Orford. On arrive à la fin de l'étude des crédits, hein, ça paraît.

Société de l'assurance automobile du Québec

Introduction du permis Plus (suite)

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais revenir un peu sur une question qui a été effleurée à peine par le député de Verchères, le permis Plus. Et évidemment on parle de ça parce qu'il y a eu des événements, le 11 septembre 2001, chacun était... chacune des personnes qui étaient ici était sûrement à un endroit différent mais a vécu ça aussi différemment.

À ce moment-là, à la suite de ça, le gouvernement américain a établi des normes très strictes, très sévères pour resserrer la sécurité de mille et une façons. On en a subi des contrecoups évidemment à nos postes frontières, dont le poste de Stanstead qui est dans mon comté, à la frontière avec le Vermont, et on a essayé, malgré tout ça, évidemment de minimiser les impacts, et on en est arrivés en tout cas à diminuer beaucoup les impacts qu'on a connus la première année, là, aux niveaux commerciaux, au niveau des voyageurs internationaux, au niveau de différentes personnes et des citoyens.

Une des solutions qui étaient envisagées par les Américains, c'est d'imposer le passeport, alors que normalement... depuis que, moi, je voyage aux États-Unis, il suffisait d'avoir un permis de conduire ou quelque chose, et il y a eu donc des négociations qui ont fait en sorte qu'on puisse avoir un permis de conduire plutôt que d'avoir l'obligation de passeport.

C'est peut-être intéressant de peut-être revenir un peu sur cette question, parce que beaucoup de mes concitoyens, dans mon comté et ailleurs aussi, se disent: Qu'est-ce que ça donne de plus? Pourquoi devrais-je me payer un passeport? Est-ce que c'est fait pour moi? Pas un passeport, mais un permis Plus. Est-ce que c'est fait pour moi? Et qu'est-ce que ça va me donner de plus, disons, alors que j'ai peut-être déjà un passeport — par exemple, dans certains cas?

Dans d'autres cas, évidemment c'est toujours un problème, parce que... et je pense que le premier ministre en parlait, son père avait l'habitude d'aller aux États-Unis avec son permis de conduire, et il ne comprend pas pourquoi il faudrait qu'il ait plus que son permis de conduire. Mais, bon, je pense que, malheureusement, il y a eu le 11 septembre 2001, et on essaie d'en minimiser les conséquences, mais cependant il y en a.

Mais pourquoi est-ce qu'on pourrait ou devrait s'acheter un permis Plus plutôt que d'utiliser son passeport, ou de demander un passeport, parce qu'il y en a qui n'en ont pas, évidemment, aussi? Et j'aurai quelques

autres questions par la suite parce qu'il y a des éléments assez intéressants sur le plan technique et sur le plan des conséquences que ça a pour l'information.

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

M. Harbour (John): Premièrement, Mme la Présidente, le permis Plus est moins dispendieux, si vous voulez, que le passeport. Le prix demandé est de 40 \$, lors de l'émission, pour la période de quatre ans, donc 10 \$ par année pour avoir le permis Plus. Deuxièmement, il est convivial, dans le sens qu'on a toujours notre permis sur nous, alors que le passeport, on le prend surtout lorsqu'on veut voyager; alors, on pense à tous ceux qui sont près des frontières.

Deuxièmement, en ayant une puce... C'est pour ça que les Américains voulaient augmenter la fluidité aux frontières sans non plus baisser les normes de sécurité. Or, ayant une puce visible à distance, à ce moment-là ça permet à l'agent frontalier d'avoir l'information sur le conducteur avant qu'il soit nécessairement devant lui, si vous voulez, pour... question d'améliorer le service aux citoyens et de permettre une fluidité plus grande aux frontières. Donc, ils ont exigé de... ils ont accepté le permis Plus comme étant une pièce acceptable.

Or, les Américains, aussi, qui viennent au Canada, pour retourner aux États-Unis, doivent avoir une pièce semblable; c'est pour ça qu'on avait travaillé très fort au début avec le Vermont, même avec l'État de New York, pour, si vous voulez, balancer le projet, pour être sûr que la pièce pouvait augmenter la fluidité aux frontières. Donc, on sait que la fluidité, hein, le fait de... la longueur de la frontière, le nombre de postes de contrôle, est excessivement importante.

Donc, c'est réellement l'accessibilité, le fait qu'elle est lisible à distance, son faible coût qui rend le permis de conduire plus attrayant, si vous voulez. Donc, on en a plusieurs milliers d'émiss présentement, donc il y a une demande tout de même assez forte pour le permis Plus. Ça semble répondre à un besoin, et, surtout pour ceux qui sont près des frontières, ça devient un instrument de voyage, là, très apprécié.

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

M. Reid: Mme la Présidente, je vais revenir un peu sur la fluidité et la lecture à distance dans quelques instants, mais j'aimerais peut-être juste comprendre jusqu'à quel point on s'est soucié d'avoir une compatibilité avec — parce que c'est une technologie, on parle d'une technologie, il y en a plusieurs, probablement — une compatibilité avec ce qui se fait aux États-Unis. Vous avez abordé un peu cette question. Et aussi, est-ce que c'est des technologies qui vont fonctionner dans les frontières entre, par exemple, l'Ontario et les États-Unis ou entre le Nouveau-Brunswick et les États-Unis? Autrement dit, est-ce qu'on s'est assuré d'avoir une compatibilité au moins, disons... de toute la frontière canadienne et peut-être même dans d'autres cas, si ça existe, pour le Mexique, par exemple, et que ça puisse servir aussi dans ce sens-là? Au niveau de la compatibilité, jusqu'à point est-ce qu'on est compatibles?

● (11 h 30) ●

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

M. Harbour (John): Les normes du permis Plus ont été émises par les Américains, donc c'est réellement les Américains qui ont déterminé les normes: la puce, la qualité de la puce, les renseignements dans la puce. Vous savez qu'il y a juste un numéro dans la puce. Donc, toutes les normes de ça ont été édictées, pour les Américains, autant pour le Mexique que pour le Canada. Donc, toutes les provinces canadiennes ont travaillé en synergie, si vous voulez, pour le permis Plus.

Vous savez que le BC, la Colombie-Britannique a été la première à enclencher le projet parce qu'ils vont avoir des olympiques bientôt, et ils voulaient avoir une carte plus sécuritaire puis permettre la fluidité. Nous, on est embarqués, si vous voulez, avec tout le monde dans ce projet-là. Or, on est la première province à l'avoir déployé d'une façon totale, si vous voulez, sur le territoire, alors que la Colombie-Britannique avait plutôt procédé à un projet pilote où ils avaient pris... je pense que c'est 800 citoyens, et, après ça, ils avaient fait des vérifications, si vous voulez, de comptabilité des normes, maintenant, pour les bases de données qui sont régies par le fédéral. Donc, nous, quand on émet un permis Plus, on envoie... il y a un numéro d'identification sur la puce. On envoie des informations. C'est très nettement donné. À chaque personne qui prend un permis Plus, on lui indique exactement les informations qui vont être sur la base de données canadienne, et, à ce moment-là, seulement lorsque la personne se présente à la frontière, le douanier frontalier, qui a un poste sécurité en lien avec les organismes fédéraux canadiens, à ce moment-là, seulement lors de la présentation, ils peuvent appeler le dossier, et là, à ce moment-là, ils reçoivent la photo et quelques renseignements de nature... qu'ils auraient de toute façon en regardant le permis de conduire.

Si jamais il n'y avait pas de... la puce est illisible où que le système, dans un poste frontalier américain, n'est pas disponible, à ce moment-là, à l'endos du permis Plus, il y a un code-barres, exactement comme sur le passeport, qui permet... Ça fait que toutes les normes qui régissent le permis Plus sont canadiennes et américaines, et applicables dans toutes les provinces canadiennes, et applicables à tous les États américains, de telle manière que le projet regroupe tout le monde. Et c'est ce qui a été le défi. Au départ, c'était de s'assurer que tout fonctionnait d'une même façon, et il y a beaucoup de provinces, il y a beaucoup d'États américains, il y a... mais les règles de base ont été édictées par les Américains, c'était leur exigence, suite aux événements de 2001, et on est fier d'avoir été la première province, si vous voulez, à pouvoir le déployer.

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

M. Reid: Oui. Vos réponses m'amènent d'autres questions. Est-ce que nos amis Américains ont fait preuve de fair-play? Quand ils décrivent des normes, souvent ils obligent pratiquement à faire affaire avec leurs compagnies à eux. Est-ce que ça veut dire que les cartes, les puces, etc., sont de fabrication américaine, d'entreprises

américaines, normes américaines, ou s'il y a un peu d'ouverture pour que nos entreprises québécoises, où on est aussi avancé qu'eux en technologie, puissent faire des choses comme ça aussi?

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

M. Harbour (John): Non. Les directives, les normes sont données par les Américains, mais ils n'obligent pas de prendre des matériaux américains. Donc, c'est nos fournisseurs habituels qui nous fournissent les pièces, les pièces de sécurité aussi pour le permis. Donc, on a exactement les mêmes fournisseurs, sauf peut-être pour la puce, là, qui est un fournisseur qu'on n'avait pas avant, mais les fournisseurs sont exactement les mêmes, et à ce moment-là... mais les normes sont faites américaines, mais on n'est pas obligé d'acheter américain pour autant, c'est le permis tel qu'on le connaît. Il a été amélioré, les tests... les items de sécurité visibles et non visibles sur le permis ont été améliorés pour empêcher qu'ils soient copiés, si vous voulez, ou dupliqués par quelqu'un, et les normes d'authentification, à la société, ont été grandement augmentées aussi pour être sûr que c'est un citoyen canadien, que ça répond réellement aux normes d'émission du permis.

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

M. Reid: Sur le plan de la technologie aussi, juste une question qui... vous allez voir où je veux aller avec ça: est-ce qu'il s'agit bien d'une puce qui n'a pas de pile, hein? C'est les radiofréquences, autrement dit, qui sont générées par le fait que le lecteur, à la douane, va envoyer un champ magnétique ou électrique, je ne sais pas quoi, qui va générer un courant dans la puce, qui à son tour va envoyer une information au douanier? Je pose la question parce que... bien, évidemment, c'est bien comme ça, parce que sinon, quand on n'a pas de pile, ça ne marche plus... Mais il s'agit donc de la même technologie qui a été pensée pendant un certain temps et pour laquelle il y a eu une promotion, pendant un certain temps aux États-Unis, pour l'étiquetage, dans les épiceries par exemple, où on arrivait à la caisse et on n'aurait pas besoin de sortir les... ce qu'on achète du panier, là, tout passe à la caisse sans qu'on sorte rien juste parce que c'est les radiofréquences qui permettent de le faire, mais... il s'agit donc d'une technologie similaire, si je comprends bien, dans le sens que, même avant d'arriver à côté du poste de douane, là, le douanier sait qui dans l'auto a un permis Plus, parce qu'automatiquement ça le dit, tous ceux qui sont dans l'auto qui ont un permis Plus, leur nom et leur photo sortent, et il sait qui s'en vient, en principe, dans l'auto.

Vous savez sans doute que, lorsqu'on a tenté, dans le monde de la technologie, de déployer ça dans les épiceries, aux États-Unis surtout, c'est là que ça commencé et c'est là que ça s'est arrêté aussi d'ailleurs, parce qu'il y a eu beaucoup de groupes et de citoyens qui ont dit: On n'a pas envie, nous, que chaque épicerie sache qu'est-ce qu'on achète, qu'est-ce qu'on mange, et donc il y a toute une question de confidentialité. Vous avez abordé tantôt la confidentialité de la banque de données, qui sont généralement dans les ordinateurs de

la SAAQ, et bien protégées; là, on envoie dans une banque de données, probablement au gouvernement fédéral, puisque c'est les douaniers fédéraux canadiens, mais aussi, je suppose, américains qui ont accès à ces données-là, et j'imagine que le danger que vous... Enfin, j'aimerais ça que vous répondiez à cette préoccupation qu'on a vue aux États-Unis dans les supermarchés, qui a fait qu'à la fin ça n'a pas marché, là, c'est qu'on avait peur... et il y en a peut-être qui pourraient penser qu'on va pouvoir enregistrer, par exemple, toute personne qui passe, c'est automatiquement enregistré, disons, le nombre de fois que tu passes par jour, par... les citoyens de Stanstead, par exemple, qui passe aujourd'hui sans être obligés de sortir... enfin, disons qu'ils sortent... qu'ils passaient sans être obligés de sortir des papiers, pourraient, disons, être enregistrés à toutes les fois qu'ils passent entre deux rues de Stanstead.

Est-ce que ce problème-là existe? Est-ce qu'il peut exister? Et un problème corollaire: vous savez qu'on n'a pas le droit de transférer, normalement, une information canadienne de nos bases de données au niveau des États-Unis. Parfois, ils l'exigent, mais on a eu des contentieux là-dessus. Qu'est-ce qui en est, là, des bases de données, quand on parle du permis Plus?

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

M. Harbour (John): Mme la Présidente, j'ai le plaisir d'avoir à côté de moi le concepteur, si vous voulez, québécois du permis de conduire Plus, Michel Léveillé, qui est vice-président, Technologies de l'information, chez nous, qui a adressé toutes ces questions-là de la puce, qui est une puce passive, comme vous voulez. Mais, pour être bien sûr que la réponse est conforme, Mme la Présidente, je demanderais à Michel Léveillé de vous donner toute l'information. Ça va être plus juste.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Léveillé, bien vouloir vous identifier.

M. Léveillé (Michel): Michel Léveillé, vice-président aux technologies de l'information. Alors, pour la première question, au sujet de la puce, effectivement il n'y a pas de pile. C'est une puce passive. C'est l'onde envoyée qui fait que la puce réagit. Maintenant, pour cette puce-là, elle est lisible dans un champ, un rayon d'action d'un maximum de 10 m. Ce qu'on a fait pour empêcher que la puce puisse être lue, c'est qu'on a... J'ai un exemple ici d'un permis Plus et un exemple d'une pochette avec une couche d'aluminium. À chaque détenteur de permis Plus, on fournit une pochette comme celle-là. Et, lorsque le permis est à l'intérieur de la pochette, il ne peut pas être lu. Et on indique bien sur la pochette... et on indique bien à la personne, lorsqu'elle vient demander son permis Plus, qu'elle doit le mettre dans la pochette pour ne pas qu'il puisse être lu, ce permis-là.

Ce qui est sur la puce, c'est un numéro, O.K.? C'est un numéro qui n'a pas de signification. Quelqu'un qui va le lire, qui serait capable de le capter, ne peut rien faire avec ça. Il n'y a aucune donnée personnelle. C'est un numéro qu'on pourrait qualifier d'aléatoire. Donc, la seule façon d'avoir la signification, c'est que ça prend un appariement entre ce numéro et le dossier d'une

personne. Cet appariement-là, il est fait bien sûr dans les fichiers de la société. Puisque c'est nous autres qui émettons le permis, on sait que ce permis-là, c'est pour Michel Léveillé. Lorsqu'on émet un permis Plus et que le permis Plus est activé par son détenteur, à ce moment-là, l'information est envoyée sur une banque fédérale. Il y a une banque au Canada où sont stockées l'ensemble des informations qu'on peut lire sur le permis, mais de façon électronique. Et c'est conservé de façon sécuritaire sur la banque fédérale.

Les douaniers américains vont avoir accès à cette information-là lorsque le citoyen va se présenter à la frontière et va présenter son permis Plus. Il faut qu'il le présente. À ce moment-là, le douanier américain va faire une requête d'information au fichier fédéral, et l'information va lui être transmise. C'est l'information sur le permis de conduire qui lui est transmise. C'est comme ça que ça fonctionne.

Et tout ce qui concerne la sécurité de l'information. À la société, c'est sur une banque de données protégée. Lorsque l'information, elle est transférée au gouvernement fédéral, c'est fait par un lien dédié sécurisé. Et il y a toute une entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement américain pour la transmission des données et la sécurité des données, O.K.? C'est comme ça qu'on a fait l'encadrement de toute la protection des renseignements personnels.

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

M. Reid: Oui. Là-dessus, par exemple, dans les supermarchés, ce qui a fait problème, c'était plutôt l'enregistrement des transactions. Et, là-dessus, c'est évident que les gouvernements veulent savoir qui rentre et garder une trace de ça. Est-ce que... autrement dit, j'ai l'impression, là, que c'est donc le gouvernement fédéral canadien et le gouvernement fédéral américain qui sont responsables, j'imagine, de sécuriser cette information-là sur les passages aux frontières, je suppose?

● (11 h 40) ●

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

M. Léveillé (Michel): Oui. Bon. Effectivement, la sécurité de l'information... C'est pour ça que je vous ai mentionné que, lorsqu'elle est transmise entre le gouvernement du Québec et le gouvernement canadien, c'est un lien sécurisé, donc, en principe, il n'y a personne qui peut intercepter l'information, et c'est la même chose aussi entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain. Donc, les trois niveaux de gouvernement se sont engagés à protéger les renseignements personnels, et tout ça, c'est encadré par des ententes: il y a une entente entre les États-Unis et le Canada et il y a une entente entre le Canada et le Québec.

Et, par rapport aux supermarchés, c'est que, dans ce cas-ci, si vous avez le numéro ABC123 qui circule, vous ne savez pas qui est cette personne-là. Si vous voulez le suivre, ça vous prend une borne de lecture à peu près aux 30 pi, aux 10 m, ce qu'on voit que c'est... Il y aurait des moyens plus simples pour suivre une personne que ça, là!

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Reid: Petite question concrète...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste trois minutes.

M. Reid: Quelqu'un qui a oublié sa pochette peut-il l'envelopper dans le papier d'aluminium, par exemple?

M. Léveillé (Michel): C'est supposé fonctionner.

M. Reid: C'est le même effet? O.K.

M. Léveillé (Michel): Oui, c'est supposé fonctionner.

Cours de conduite obligatoire

M. Reid: J'ai une autre question, s'il reste trois minutes, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste trois minutes.

M. Reid: ...c'est par rapport au cours de conduite. Bon. Dans la foulée des mesures qui ont été mises en place, là, pour améliorer le bilan routier, une des recommandations de la table québécoise était le retour au cours de conduite obligatoire pour obtenir le permis, et ça fait quand même un certain temps, là, que ceci a été fait, et annoncé, et tout ça, et on n'a pas encore... Enfin, je ne pense pas que ça ait été encore mis en vigueur formellement, ce qui est peut-être intéressant, parce que ça a permis aux citoyens du comté de Chomedey, comme de mon comté, comme de tous les comtés, je pense, de faire des suggestions. Vous devez recevoir des boîtes complètes de suggestions, par exemple, concernant les cours à l'école, les effets sur la lutte au décrochage, etc. Mais j'aimerais savoir pourquoi est-ce qu'on n'est pas encore en application, là, par rapport à cette obligation-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Très courte réponse, M. Harbour.

M. Harbour (John): Oui. Vous savez que, lorsque les cours ont été annoncés, qu'ils devraient redevenir obligatoires, il était question de refaire ce cours de conduite là pour qu'il réponde plus à la problématique, et on sait qu'on doit adresser le problème du bilan routier chez les jeunes. Alors, c'est dans cette foulée de mesures qu'on a travaillé sur le cours de conduite. Je vais laisser Mme Johanne St-Cyr vous expliquer tout le travail qui a été fait et qui se fait présentement pour déployer ces cours-là, qui devraient normalement, là, se déployer à l'automne.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste une minute, Mme St-Cyr. Il y a consentement pour empêcher sur leur temps, là.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, je peux résumer ça en quelques mots: ce sera toute la différence entre apprendre à conduire et apprendre à se conduire au volant.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme St-Cyr. Je passe la parole au député de Chauveau pour 16 minutes. M. le député.

Changement de nom de l'autoroute Henri-IV

M. Deltell: Merci infiniment, Mme la Présidente. Je vous remercie et je vous salue de me permettre de participer à l'étude des crédits du ministère des Transports. Mes salutations à messieurs, mesdames... messieurs, plutôt, je constate que nous sommes tous, outre Mme la Présidente, députés ici. Alors, je vous salue. Je salue également Mme la ministre des Transports, que ça me fait plaisir de retrouver aujourd'hui. Je salue également les gens de la haute fonction publique du ministère des Transports, et particulièrement — je le vois derrière — M. Claude Larose, que j'ai connu en d'autres temps, alors qu'il était conseiller municipal, et, moi, journaliste à TQS en d'autres temps. Je vous salue, M. Larose, je suis content de vous voir. Je suis content de voir d'ailleurs que vous êtes en bonne santé, je sais que vous aviez des problèmes en d'autres temps, je suis content de savoir que ça va bien maintenant.

Mme la Présidente, j'aimerais vous présenter un cas de comté. Vous savez que l'étude des crédits nous permet d'évaluer plusieurs choses, et entre autres les cas de comté. Moi, ça me fait grand plaisir, à chaque fois que j'ai l'occasion de le faire lors de l'étude des crédits: je l'ai fait pour la capitale nationale, je l'ai fait pour l'éducation, je l'ai fait également pour le ministère de la Santé. Donc, pour le ministère des Transports, j'aimerais vous parler d'un cas de comté. Le comté de Chauveau... Chacun dira que c'est le plus beau comté de la province, le sien, mais dans mon cas c'est vrai. Le comté de Chauveau, c'est un comté qui est magnifique dans la mesure où il représente une véritable mosaïque de ce qu'est le Québec d'aujourd'hui: beaucoup de familles, classe moyenne, également les premières nations, Wendake, également une communauté anglophone, que l'on retrouve à Valcartier et à Shannon, et aussi la base militaire de Valcartier. La base militaire de Valcartier est établie depuis 1914, et actuellement c'est environ 5 100 soldats qui sont là. Et, pour ainsi dire, presque tous les Québécois ou, comme on disait en d'autres temps, les Canadiens français qui ont été militaires ou ont participé à des activités militaires, presque tous ont transité une fois dans leur vie, dans leur carrière, à Valcartier. Et ça, bien, évidemment, c'est l'endroit où on retrouve aussi le Royal 22e régiment, premier régiment canadien-français du Canada et qui commande donc tout notre respect.

Donc, pour ainsi dire, Mme la Présidente, les vétérans de la Première Guerre mondiale, de la Deuxième Guerre mondiale, de la guerre de Corée, des missions de paix, et encore tout récemment, de ceux qui sont en Afghanistan et qui servent l'honneur de notre pays et des valeurs auxquelles on croit passent par Valcartier. Et vous savez qu'à chaque fois qu'un contingent quitte Valcartier pour aller en Afghanistan, récemment, à chaque fois que ça se présente, l'Assemblée nationale salue leur départ. L'Assemblée nationale salue leur arrivée et, si par malheur un des soldats ou soldates de Valcartier meurt au combat, on salue la mémoire de cette personne qui a donné sa vie pour les valeurs auxquelles on croit.

Il y a une route qui mène à la base militaire de Valcartier, c'est l'autoroute 573, qu'on appelle également aussi l'autoroute Henri-IV. À Québec, le poste de radio CJMF propose depuis déjà quelque temps de changer le nom. Nous estimons, à l'ADQ, que c'est une excellente idée et qui mérite d'être appliquée. Parce qu'on estime que l'autoroute qui mène à la base doit être l'élément clé qui rappelle à la mémoire de tous ceux qui sont dans la région de Québec qu'il y a des gens de chez nous, qu'il y a des hommes et des femmes de chez nous qui ont fait le sacrifice ultime de leur vie pour défendre les valeurs qui nous sont chères, et particulièrement nous, les parlementaires, les valeurs de démocratie, les valeurs de respect de droits de l'homme, des valeurs aussi qui nous unissent tous pour la sauvegarde des idéaux qui nous guident et qui nous mènent. C'est un hommage à nos soldats qui sont morts au combat, mais c'est également un hommage pour celles et ceux qui s'engagent pour les valeurs auxquelles on croit.

L'autoroute Henri-IV porte le nom du roi de France, alors que Champlain est arrivé ici en 1608. Ce n'est pas vilain, mais on estime que ça pourrait porter... être beaucoup plus porteur et beaucoup plus évocateur pour les Québécois. Elle pourrait porter le nom de l'autoroute des Braves, l'autoroute de la Bravoure, l'autoroute de l'Honneur, l'autoroute du Souvenir, l'autoroute de la Mémoire. Bref, il y a plein de beaux mots qui évoquent l'extraordinaire sacrifice de ces gens-là et qui mériteraient d'être mis de l'avant en rebaptisant l'autoroute 573/Henri-IV, l'autoroute qui rappellerait cet engagement magnifique.

Également, Mme la Présidente, on aimerait que, si par bonheur le gouvernement soutient notre proposition, que les panneaux indicateurs soient marqués, je dirais, au fer rouge du sceau du coquelicot, ce serait une première, parce que les panneaux indicateurs actuellement n'ont pas d'indications différentes, et on souhaite que ce soit marqué du sceau du coquelicot. C'est un sigle qui est reconnu mondialement, qui évidemment réfère à ce qui s'est passé lors de la Première Guerre mondiale, et les Québécois, les automobilistes qui arriveraient, les touristes qui arriveraient pourraient tout de suite remarquer qu'en effet cette route-là conduit à Valcartier, donc rappelle les soldats qui ont fait le sacrifice de leur vie. Et, en soi, ce ne serait pas vraiment une première, puisque le gouvernement, il y a quelques années, a autorisé l'implantation du coquelicot sur les plaques minéralogiques; c'est une excellente initiative, que nous soutenons, et nous espérons donc que ça puisse... qu'on puisse le voir aussi sur les panneaux indicateurs.

Donc, Mme la Présidente, nous, le deuxième groupe d'opposition, nous suggérons de rebaptiser l'autoroute Henri-IV pour celles et ceux qui ont fait carrière militaire et celles et ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie. Nous aimerions savoir ce que le gouvernement en pense.

Le Président (M. Reid): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, je reçois bien la requête du collègue de l'ADQ.

Maintenant, premièrement, ça existe, là, l'autoroute du Souvenir, elle existe déjà, avec la présence du coquelicot sur les pancartes de signalisation. Il existe au Québec un comité de toponymie, et c'est à ces gens-là... je pense que le député et, à la limite, sa communauté ou les citoyens ou les intervenants économiques ou les élus qui partagent cette idée-là ont le droit, comme tous les citoyens du Québec dans toutes les régions du Québec... Il y a l'autoroute de l'Acier. Dans ma région, on prépare un dossier actuellement sur l'autoroute de l'Énergie. Alors, c'est à vous comme citoyen, ou comme organisme, ou comme communauté de déposer un projet... de monter un projet, de le déposer et de le présenter à la Commission de la toponymie, et c'est elle, M. le Président, qui, suite au dossier qui est monté, qui est justifié, qui est appuyé par les gens de l'ensemble d'une communauté, qui peut nous faire des recommandations à savoir si on doit ou pas, ou si c'est préférable, ou si c'est souhaitable de changer le nom d'une autoroute.

● (11 h 50) ●

Alors, nous... moi, je ne peux pas ce matin vous dire: Je suis pour ou je suis contre, mais je vous dis: Je suis ouverte à ce que vous présentiez un dossier à la Commission de la toponymie, puis on va entendre... on va écouter les recommandations de la commission. Si votre dossier, si la demande est justifiée selon la Commission de la toponymie, elle nous fera une recommandation positive à l'égard de cette demande et nous recevrons cette recommandation-là, M. le Président. C'est le processus qui normalement a cours quand des citoyens ou quand une région veut demander un changement de nom sur le réseau routier qui existe actuellement.

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

M. Deltell: Oui. Je vous remercie, Mme la Présidente, je remercie la ministre de sa réponse, mais ce qu'elle me donne, c'est une réponse technique qu'évidemment je connaissais, et je savais qu'on s'adressait à ça.

Mais, moi, ce que je veux savoir: Est-ce que, vous, vous êtes en accord, est-ce que votre parti, est-ce que votre gouvernement, est-ce que les députés ministériels sont en accord avec cette proposition visant à rebaptiser l'autoroute qui conduit directement à la base militaire de Valcartier d'un nom évocateur pour rappeler à la mémoire et rappeler à tout le monde que justement ces gens-là ont fait le sacrifice de leur vie et que c'est le point d'ancrage, le point de départ de ces milliers de gens qui depuis 1914 servent les idéaux auxquels on croit?

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

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, alors tout le monde est d'accord. Et tout le monde est conscient du grand sacrifice que ces gens-là font pour nous représenter lorsqu'ils vont... lorsqu'ils se déplacent là où il y a des grands conflits, des guerres qui sont actives, des conflits mondiaux. Alors, il n'y a pas personne ici... Si on a déjà inscrit l'autoroute du Souvenir, c'est qu'il y avait un geste qui était posé déjà dans ce sens-là. C'est déjà fait sur une portion d'autoroute, Mme la Présidente, qui est déjà nommée la portion de l'autoroute du Souvenir. Alors, oui, le gouvernement est d'accord avec le fait d'apposer des noms symboliques pour une route, une autoroute. Ça s'est déjà fait, l'autoroute du Souvenir, l'autoroute de l'Acier; on est en discussion... l'autoroute Jean-Lesage. Alors, on est d'accord avec le principe de baptiser une autoroute avec un nom symbolique, significatif pour une région. On l'a fait pour l'autoroute J.-Armand-Bombardier, près de l'Estrie. Alors, je suis d'accord avec le principe, le gouvernement est d'accord avec le principe de baptiser des autoroutes en hommage à une personne ou à un symbole pour une région donnée. Maintenant, il y a une Commission de la toponymie. Alors, cette commission-là, elle est là spécifiquement pour ça. C'est un de ses mandats. Elle nous fera des recommandations et, suite aux recommandations, elle va nous suggérer si c'est bien, est-ce que le nom, c'est le bon nom, est-ce qu'elle recommande de faire ce changement-là? Et, si elle nous recommande de façon positive le changement avec le nom approprié, ça nous fera plaisir d'accompagner la recommandation de la Commission de la toponymie.

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

M. Deltell: Bien. Alors, je remercie à nouveau la ministre de sa réponse. Je vois qu'elle est conscrécrite à l'aspect technique. Je reconnais ça. J'aurais souhaité un peu plus d'engagement dans ce cas-là. J'aurais souhaité également que les députés ministériels puissent soutenir...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez, M. le député. Un rappel au règlement, monsieur.

M. Auclair: ...36, mon cher collègue, je pense que la ministre a été très, très claire dans sa réponse, comme quoi elle vous disait qu'elle n'était pas en désaccord, loin de là, mais qu'il y a des règles à suivre. Donc, je vous demanderais de respecter l'article 36, respecter, puis ne pas de rajouter de commentaires qui laissent sous-entendre n'importe quoi. C'était assez clair, ses propos.

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

M. Deltell: Alors, Mme la Présidente, je prends acte des propos émis par la ministre, qui se conscrit uniquement à la réglementation actuelle. J'aurais aimé en apprendre davantage, savoir exactement. Et peut-être que les députés ministériels peuvent commenter? Est-ce que vous êtes en accord? Mme la Présidente, est-ce que les députés ministériels sont en accord avec ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chauveau, la...

M. Deltell: Si ce n'est pas... Regardez, je comprends...

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

M. Deltell: Je comprends que j'émetts une hypothèse. Je comprends que je fais une...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chauveau, les questions s'adressent à la ministre et non pas aux députés en face de vous. Si vous voulez bien adresser vos questions à la ministre.

Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

Délai de traitement des dossiers

M. Deltell: C'est bien, Mme la Présidente, mais je prends acte de la réalité telle quelle, et je suis un peu déçu, puis j'en fais part.

Deuxième... autre sujet, concernant le délai de réception du dossier administratif, que l'on retrouve dans l'étude des crédits, Renseignements particuliers, du ministère de la Justice. On parle des dossiers administratifs concernant différents ministères, concernant, entre autres, l'assurance automobile. En termes de jours d'attente, de délai de réception des dossiers administratifs, on constate que, concernant l'assurance automobile, c'est le secteur qui est le plus lourd actuellement en termes d'attente: on parle de 118 jours d'attente afin de traiter... de réception, du délai du dossier administratif. Par exemple, pour la sécurité du revenu, c'est 23 jours; par exemple, pour la section des affaires immobilières, c'est 18 jours; par exemple, pour le Régime des rentes, c'est 23 jours; mais, pour l'assurance automobile, c'est 118 jours.

Mme la Présidente, on aimerait savoir de la part de la ministre quelles sont les mesures qui pourraient être mises en place afin d'améliorer cette situation. 118 jours, ça nous apparaît évidemment excessif. Est-ce qu'on pourrait faire les choses autrement?

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente.

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

Mme Boulet: Vous me permettez de passer la parole à M. Harbour, le président de la Société de l'assurance automobile du Québec.

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

M. Harbour (John): Bonjour, madame. C'était un problème, c'est vrai. La transmission avait été longue pour une période, pour une raison bien précise, c'est qu'on avait une nouvelle loi à appliquer qui ramenait les délais de révision, chez nous, d'une manière importante, de telle manière qu'il y avait, si vous voulez, ce qu'on appelle encore, un bon terme anglais, un «backlog». Donc, on avait un petit peu de retard ou de refoulement des dossiers à ce niveau-là. Le problème est complètement réglé. Aujourd'hui, le délai de transmission des dossiers est de 11 jours. J'ai rencontré la présidente du Tribunal administratif du Québec la semaine dernière, et elle se disait complètement satisfaite de la célérité avec laquelle on a réglé ce problème-là. Et il est réglé d'une façon permanente, parce que là, maintenant, toutes les structures ont été mises en place pour respecter les délais à tous les niveaux.

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

Bilan routier (suite)

M. Deltell: Oui. Mme la Présidente, j'aurais un troisième point à aborder avec la ministre, ça concerne le bilan routier. Bon. On sait qu'il y a eu des améliorations qui ont été constatées sur le bilan global. Par contre, concernant la période critique au Québec que sont les vacances de la construction, on parle d'une augmentation de 40 % des morts l'année dernière. Et je cite le premier ministre, qui avait affirmé au mois d'août dernier: «La vitesse continue d'être un problème, l'alcool au volant continue d'être un problème.» Donc, tout le monde est conscient qu'il y a une situation problématique pour les vacances de la construction. Le bilan routier s'est amélioré de façon globale. Mais quel est le plan de match du ministère des Transports pour ce qui s'en vient cet été? Quelles sont vos approches, quels sont vos objectifs par rapport à ça? Quelles sont les manières que vous allez adopter pour améliorer la situation?

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

Mme Boulet: Alors, merci. Je ne sais pas si ça va être John ou Johanne... Mais, Mme la Présidente, dans un premier temps, effectivement, l'année dernière, les deux semaines... le mois de juillet a été vraiment très important en termes de pertes de vie. Alors, en juillet 2008, il y a eu 73 décès. Par contre, l'année... juillet 2007, il y en avait eu 52. Alors, c'est important de dire, là, que, l'année passée, ça a été comme un mois de juillet qui a été particulièrement dramatique au niveau des accidents.

Et c'est vraiment important, il y a deux choses, deux éléments, Mme la Présidente, qu'il faut considérer dans ce bilan-là, et c'est ce qu'on fait, on s'y attarde de façon très particulière, c'est, un, une campagne de sensibilisation. J'ai déjà demandé... et c'est déjà commencé, à la SAAQ, la campagne de sensibilisation.

Vous savez qu'au mois de juin il y a beaucoup de bals de finissants, et, à chaque année, même si on est en juin, on n'est pas en juillet, là, mais c'est dans la même période critique, donc c'est important de prévenir et d'être là en amont.

Alors, déjà, les campagnes de sensibilisation de la SAAQ, on a présenté l'ensemble des campagnes qui étaient à venir, quand est-ce qu'ils seraient présentés, quand est-ce qu'ils seraient soit à la télé soit à la radio. Alors, Mme St-Cyr pourra vous les détailler de façon plus particulière. Alors ça, c'est important, les campagnes de sensibilisation. Et l'autre élément, ce sont nos jeunes. Alors, nos jeunes qui sont particulièrement touchés. Je l'ai dit tantôt, ils représentent 10 % des titulaires de permis, ils représentent 24 % des gens qui sont présents dans les accidents; 27 % du nombre de décès, c'est nos jeunes de 16 à 24 ans. Alors, c'est dans ce contexte-là que j'ai mandaté la table de la sécurité routière pour nous proposer d'autres recommandations à l'égard de cette clientèle-là. Est-ce qu'on peut aller encore plus loin que ce qu'on a mis en place, notamment par rapport aux cours de conduite obligatoires et l'accès graduel aux cours de conduite? Est-ce qu'on peut encore faire plus? Et, à ce sujet, j'attends les recommandations de la table.

Maintenant, Mme St-Cyr pourrait peut-être compléter, Mme la Présidente, quant aux campagnes de sensibilisation qui vont venir et peut-être nous donner un petit peu de détails à ce sujet-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr, moins d'une minute.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, alors...

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme St-Cyr (Johanne): ...en ce moment, campagne vitesse qui s'adresse à l'intelligence de tout le monde, vraiment, on donne des faits pour que tout le monde... Parce qu'avec la vitesse, et c'est particulièrement vrai chez les jeunes, le problème, c'est toujours l'autre. Oui, la vitesse est un problème, mais, moi, j'ai des bons réflexes et j'ai un bon véhicule. Alors là, ce qu'on veut montrer, c'est que vraiment ça touche tout le monde et qu'il n'y a pas intérêt à aller au-delà des limites, ça augmente le risque d'accident et ça l'augmente de façon très significative pour peu de temps.

La prochaine campagne, sur les capacités de conduite affaiblie, mai, juin, sera accompagnée de ce qu'on appelle d'une déclinaison de moyens pour rejoindre davantage les jeunes: présence dans les bars, instruments d'animation est un des gadgets, entre guillemets, qui seront intéressants, qui vont interpeller les gens...

● (12 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr, merci. Je m'excuse de vous bousculer, mais on arrive vers la fin. Je remercie le député de Chauveau et je passe la parole au député de Vimont.

Système de reconnaissance de plaques

M. Auclair: Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

Vous me permettez, avant de commencer, de réitérer à mon cher collègue de Chauveau, que j'apprécie beaucoup, mais que, des fois, il a une vision de la politique et surtout de ce qu'il peut en faire après, parce que, moi, je regarde son questionnement, je regarde son cheminement intellectuel, pour lequel j'ai un grand respect, mais je sais très bien qu'il va être... qu'il pourrait sortir publiquement, après ça, dans ses journaux locaux en disant que Mme la ministre ne veut pas appuyer un tel projet. Et c'est totalement faux. Puis, dans les galées, je veux que ce soit bien clair, Mme la ministre a bien dit qu'elle appuyait ces sortes de projets là, sauf qu'il y avait des règles à suivre, et c'est ce qu'elle a réitéré au député, à mon collègue de Chauveau, donc, justement. Donc, j'espère qu'il n'ira pas jusqu'à faire... à avoir une liberté intellectuelle en décriant le fait que la ministre aurait dit quelque chose qui serait totalement faux.

Maintenant, ceci étant dit, la question va plus s'adresser à M. Harbour. Et...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez, allez.

M. Auclair: Ça va?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui.

M. Auclair: Je n'ai pas induit personne. Non?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, non, allez, allez.

M. Auclair: Je n'ai pas agressé mon collègue. Non? O.K.

Des voix: ...

M. Auclair: Sur le bord.

Une voix: ...

M. Auclair: Ah! Donc, maintenant, si M. Harbour... Je m'excuse...

La Présidente (Mme L'Écuyer): S'il vous plaît, M. le député de Chauveau, il y a une personne qui a la parole. M. le député de Vimont, allez.

M. Auclair: Donc, M. Harbour... Merci.

Mais, au niveau des systèmes de reconnaissance de plaques, je sais qu'on a entendu parler... Des gens ont décrié même les radars, les photoradars, parce que, pour eux, ça venait... ça rentrait dans leur liberté, qu'on allait trop loin, on faisait l'État police. Et il y en a même qui ont soulevé les mêmes commentaires au niveau des systèmes de reconnaissance de plaques, que ça n'avait pas d'allure que la SQ, la Sûreté du Québec, utilisait des types de systèmes pour être capable de détecter, dans le fond, les gens qui n'avaient pas le droit d'être sur les routes. C'est un peu comme...

Pour moi, c'est la même logique sur les photoradars. Les photoradars sont là parce que c'est nécessaire. Pourquoi? Quelqu'un qui roule à une vitesse acceptable n'aura jamais de problème avec un photoradar. La personne qui va se faire taper sur les doigts, c'est celle qui contrevient à la loi. Moi, je suis de formation juridique, donc je crois à un principe très simple: la loi, elle est là, elle doit être respectée. Ce n'est pas parce que tu ne te fais pas prendre que tu n'es pas en contravention à la loi.

Et c'est le même principe pour les systèmes de reconnaissance de plaques. Si vous n'avez pas le droit d'être sur la route et que vous contrenez parce que votre permis a été retiré, parce que, la voiture même, les plaques n'ont pas été acquittées, mais c'est normal que notre système vienne protéger ou faire respecter ces règlements-là ou ces lois-là, parce que ceux qui le font de bonne foi, eux, n'auront jamais de problème avec ça.

Pouvez-vous me dire où on est rendus avec ce processus-là? Parce qu'il y a eu des déclarations. Récemment, j'ai lu que le système allait être appliqué à même plus grande étendue, à grande échelle. Pouvez-vous me dire qu'est-ce qu'il en est exactement et s'il y a eu des ententes à cet effet-là?

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

M. Harbour (John): Mme la Présidente, ça me fait plaisir de parler des reconnaissances de plaques. Vous savez que, moi aussi, je suis sur un principe d'équité lorsque...

On fournit à la Sûreté du Québec une base de données de tous les numéros de plaques qui ont été retirés du système. Donc, si vous vendez votre véhicule, vous n'avez plus besoin de la plaque d'immatriculation. La plaque d'immatriculation, à ce moment-là, est retirée. Donc, cette plaque-là ne devrait pas se retrouver sur les routes du Québec. Alors, vous vous souvenez que, quand le prix de l'essence a monté à 1,50 \$ du litre, certains mettaient... allaient sur un marchand de souvenirs, achetaient une plaque souvenir, la mettaient sur le véhicule, allaient faire le plein, après ça se sauvaient. Or, on voulait travailler sur toutes les plaques qui sont retirées. Donc, il y en a à peu près, je vous dirais, 5 millions, 5,5 millions. Alors, la technologie permet aujourd'hui aux policiers de lire le numéro de plaque, et à ce moment-là, si c'est une plaque qui a été retirée du système de la société parce que mise au rancart, ou etc., à ce moment-là, bien il peut intercepter le véhicule et demander les papiers d'enregistrement et le permis de conduire et faire la vérification. Mais, en termes de sécurité routière... Et ça, c'est pour l'équité pour tout le monde, on a des droits à payer, il faut les payer, et les délinquances. Ça fait qu'après ça il y a un côté de sécurité routière qui n'est pas négligeable. On peut donner, si vous voulez, le renseignement d'un véhicule dont le propriétaire a été sanctionné pour alcool au volant ou pour suspension de permis de conduire. Et la même chose lorsque le véhicule est rencontré par les policiers, à ce moment-là, on peut ouvrir les gyrophares et vérifier qui conduit. Alors, vous allez voir que les personnes de la Sûreté, les agents de la Sûreté du Québec vont dire: On aime mieux prendre un récidiviste d'alcool au volant à 10 heures le matin pour l'intercepter que de le voir à

3 heures de la nuit avec trois cadavres, si vous voulez, dans la voiture voisine.

Durant la période, maintenant, on a fait un projet pilote avec la société, du 50-50, si vous voulez, pour équiper à peu près 10 véhicules de la Sûreté du Québec. Pendant une période de trois mois, les 10 véhicules ont été mis à contribution et ils ont émis 6 533 constats d'infraction et saisi 862 véhicules. Et ça, ça a été fait dans à peu près toutes les régions du Québec. Donc, on s'est aperçu que la délinquance était plus importante que celle qu'on avait imaginée, et à ce moment-là il fallait intervenir.

Alors, la Sûreté du Québec nous a fait une demande pour participer au déploiement des équipements sur les véhicules de la Sûreté du Québec, et on a accepté d'équiper pour 100 véhicules de la Sûreté du Québec, pour un déboursé de 500 000 dollars par année pendant cinq ans, 2,5 millions pour déployer. Et nous sommes actuellement en négociation ou en discussion avec des corps policiers municipaux pour faire la même chose là où il y a la police municipale. Et tout ça, c'est un problème d'équité et de sécurité routière, et je vais vous dire que c'était important d'agir en ce domaine.

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

Installation de limiteurs de vitesse

M. Diamond: Merci, Mme la Présidente, collègues de la commission, Mme la ministre. Donc, depuis le 1er janvier 2009, l'activation de limiteurs de vitesse dont sont soumis la plupart des camions lourds circulant sur le réseau routier québécois, peu importe leur provenance, est obligatoire. Ce dispositif doit être réglé de manière à empêcher le véhicule de dépasser 105 km/h. Le simple fait que le conducteur d'un véhicule alors visé respecte la limite de vitesse affichée ne suffira pas pour se conformer à cette nouvelle obligation.

L'Ontario a également imposé une obligation semblable depuis le 1er janvier 2009. L'action concertée du Québec et de l'Ontario témoigne d'une volonté commune de concilier le plus possible les lois et les règlements afin de faciliter les mouvements de transport et d'améliorer la compétitivité des entreprises. Cette initiative fait partie des efforts d'harmonisation prévus par l'accord de commerce élargi Ontario-Québec dont les négociations sont en cours.

L'imposition conjointe de cette nouvelle obligation est d'autant plus significative que les réseaux routiers combinés des deux administrations représentent près de deux tiers du kilométrage parcouru par les camions au Canada. Cette nouvelle obligation vise principalement à protéger l'environnement et à diminuer les risques d'accident. L'activation obligatoire du limiteur de vitesse découle à la fois des recommandations du plan d'action 2006-2012... et sur les changements climatiques et des modifications législatives apportées dans la foulée de l'Année de la sécurité routière, en 2007.

Mme la Présidente, ma question à Mme la ministre: Quelles sont les mesures qui ont été prises pour s'assurer que les limiteurs de vitesse des véhicules visés soient activés et réglés d'une vitesse maximum de 105 km/h?

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

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, si vous me permettez, on va entendre quelqu'un qui... le spécialiste dans le dossier des limiteurs de vitesse. Alors...

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

M. Charette (Yves): Yves Charette, vice-président et directeur général de Contrôle routier. Alors, effectivement, depuis le 1er janvier, l'installation du limiteur de vitesse est obligatoire. Cependant, les infractions, elles, ne pourront être sanctionnées qu'à compter du 1er juillet. Au moment où on se parle, les équipements technologiques sont à l'essai pour qu'on puisse, dès le 1er juillet, donc s'assurer que les véhicules sont munis des limiteurs de vitesse en question. Donc, on est dans une période de rodage des équipements, et l'ensemble devrait être déployé, là, à la mi-juillet. Donc, les contrôleurs routiers vont pouvoir vérifier la présence d'un limiteur de vitesse fonctionnel dans les véhicules.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Maskinongé, une autre question?

● (12 h 10) ●

M. Diamond: C'est bien, merci.

Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

Émission de permis de conduire aux jeunes dans les régions

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va? Avec le consentement des collègues, j'aurais une question à poser à M. Harbour. C'est un cas de comté, mais en même temps c'est un cas pour tous les comtés ruraux. Aux mois de mai et juin, c'est la période où les jeunes finissants finissent aussi les cours de conduite, les endroits où ça se donne, et c'est aussi une augmentation de la demande pour les examens pour les permis de conduire.

En milieu rural, on vit une problématique assez spéciale — et j'ai été mise au courant de ça cette semaine — c'est que les délais d'attente, dans certaines régions, sont de deux à trois mois pour que les jeunes ou que les gens puissent aller passer leur permis de conduire. Vous comprendrez qu'un jeune qui se cherche un emploi d'été, en milieu rural, il n'y a pas de transport en commun, s'il ne peut pas avoir son permis de conduire, ça veut dire qu'il n'a pas d'emploi d'été. Cette semaine, j'ai reçu des lettres de gens qui m'expliquaient ces types de situations là où des jeunes finissants, et de cégep et de secondaire, qui voulaient revenir dans leur milieu n'avaient pas d'emploi parce qu'il n'y avait pas de moyens de se déplacer.

J'aimerais vous sensibiliser à cette situation-là. Ça ne touche pas seulement que mon comté, mais ça touche plusieurs comtés ruraux, où le délai pour passer des examens de conduite chez les jeunes — parce qu'il y a une augmentation... Il y en a plusieurs qui atteignent leur 16, leur 17 ans, au mois de mai et juin, s'il n'ont pas

le délai, qui est prévu, de 20 jours pour passer ces permis-là, ça occasionne un problème, et souvent ça les empêche d'avoir un emploi, surtout en milieu rural, compte tenu qu'il n'y a aucun transport en commun et que la voiture est essentielle dans les déplacements. Ça fait que je veux vous sensibiliser. Je ne sais pas si vous en aviez entendu parler ou bien si c'est une nouvelle problématique. J'aimerais vous entendre pour que je puisse, dans le fond, répondre aux gens qui m'ont envoyé des courriels, leur dire: Oui, on va s'en occuper ou... Je vous écoute.

M. Harbour (John): Merci, Mme la Présidente. Un, c'est vrai que les demandes de conduite, il y a, si vous voulez, un engouement pour passer son permis de conduire au printemps. Donc, la société fait face, à chaque printemps, à une demande accrue. Je sais qu'il y a des mesures qui ont été prises, parce qu'on avait un problème particulier aussi sur l'île de Montréal, là, le Grand Montréal métropolitain, où là on avait des problématiques particulières. Et il y a des mesures, tant sur le renouvellement... Parce que, vous savez, à un moment donné, des employés nous quittent, donc il y avait renouvellement de la force de travail pour pouvoir répondre à la demande.

Je demanderais, Mme la Présidente, si vous le permettez, à M. Marc Lemieux, qui travaille chez nous sur l'accès au réseau routier, de donner plus de précisions, si vous voulez, sur la déclaration de services aux citoyens et le respect qu'on... que nous avons sur cette directive-là, et des problèmes particuliers qu'on peut avoir en région ou dans le Grand Montréal métropolitain.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lemieux, si vous voulez bien vous identifier.

M. Lemieux (Marc): Merci, Mme la Présidente. Marc Lemieux, directeur général des services centralisés à la vice-présidente de l'accès au réseau routier.

Alors, la question est importante, et on est très sensibilisés effectivement aux délais qu'on a vécus, surtout dans la grande région métropolitaine, par rapport à l'examen de conduite. Dans la déclaration de services aux citoyens, on vise atteindre 80 % dans les 20 jours à partir du moment où la personne demande à passer un examen de conduite.

Comme je vous disais, dans la région métropolitaine, on a éprouvé énormément de difficultés l'an passé, pour deux raisons: il y a une augmentation de la demande et il y a une pénurie de main-d'oeuvre, qui est très difficile aussi à ce moment-ci, au niveau des évaluateurs de la conduite. Par contre, quand on regarde le premier trimestre en 2009 par rapport au premier trimestre en 2008, il y a une nette amélioration par rapport à ces délais de service là dans la province. Dans la région de Montréal, c'est toujours difficile, cependant. Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on a embauché évidemment des évaluateurs, on a augmenté l'offre de services pour les citoyens. En tout cas, actuellement, on peut dire qu'on est sur la bonne voie, on est redressement, mais malheureusement, oui, on a accusé un certain retard à une certaine période ce printemps.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais reparler de la situation. Une des situations, c'est dans l'Outaouais, c'est... ça se passe actuellement, le seul endroit où les jeunes qui avaient fait des demandes pouvaient aller passer assez rapidement leur permis, c'était ou aller en Abitibi ou aller à Montréal. Il n'y avait aucune possibilité à Mont-Laurier, il n'y avait aucune possibilité partout où il y a des... Ils ont appelé partout, et c'était le même problème: engorgement, manque de personnel. Et ça veut dire qu'il y a... L'ensemble des régions rurales où les jeunes pensaient avoir des emplois pourraient, cet été, être pénalisés et ne pas pouvoir travailler. Ça fait que... Puis ce n'est pas juste dans l'Outaouais, mais c'est particulier à cette région-là. M. Harbour.

M. Harbour (John): Mme la Présidente, on est bien conscients de la situation de l'Outaouais. D'ailleurs, c'était... Merci de nous avoir mentionné ce problème-là que vous avez chez vous. Lorsqu'on a une problématique semblable, on a des équipes volantes qui peuvent aller donner le service pour dépanner une région précise. Et on va vous revenir personnellement pour vous dire exactement qu'est-ce qui va être mis en oeuvre pour répondre à cette demande-là spécifique de votre région. Mais on voulait vous faire voir que vous n'étiez pas seuls. On en était conscients. Je pense que ça ne sert à rien de se cacher. Et on a eu, si vous voulez, des pertes de personnes ressources importantes. Vous savez que c'est des employés qui passent des examens, c'est des employés qui ont été formés, donc avec une certaine compétence. Mais on va adresser le problème de votre comté d'une façon précise et on va correspondre avec vous pour vous dire exactement qu'est-ce qui a été fait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Harbour. Je vais retransmettre votre réponse. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Nous sommes... nous arrivons au terme de notre étude de crédits, après quasiment 12 heures de travail. Vous vous doutez bien que j'aurais eu encore de nombreuses questions à poser, d'abord pour le plaisir de passer un peu de temps avec vous, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Absolument. J'aurais eu nécessairement... non, mais c'est tout à fait vrai.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: ...

M. Bergeron: Ça ne paraissait pas que j'ai eu un peu de plaisir? Mais j'aurais eu des questions à poser, notamment concernant l'accréditation des écoles de conduite. Il y a des interrogations à ce sujet-là. J'aurais certainement eu des questions... la ministre y faisait référence tout à l'heure, concernant le remplacement des voitures du métro de Montréal, où il y a un problème contractuel, si je puis dire, là. J'aurais eu des questions à poser concernant un projet de voiture électrique, de Loïc Daigneault, de Voitures électriques du Québec, qui

semble être victime de mesures tatillonnes de la part de la SAAQ.

Donc, il y aurait certainement eu à boire et à manger encore pendant quelques heures, mais les choses sont telles faites qu'il nous faudra procéder dans quelques instants à l'adoption des crédits du ministère des Transports. Alors, j'aimerais profiter de l'occasion simplement pour remercier l'ensemble des collègues d'avoir participé à cet exercice, qui est nécessaire, qui est essentiel dans le cadre parlementaire qu'est le nôtre. Ça fait partie de la responsabilité ministérielle. Alors, il y a tout lieu de se réjouir que cet exercice ait lieu. Je veux remercier du fond du coeur la toute petite équipe qui m'entoure pour faire ce travail, des gens très compétents, très dévoués, je pense à Catherine Fisette, Marline Côté, André Picard. Je veux tout particulièrement souligner mon collègue de Johnson, qui m'a tenu compagnie et a participé aux travaux de cette étude des crédits. Je veux remercier la ministre, son personnel politique, le personnel du ministère des Transports, qui est composé de gens dévoués pour les intérêts du Québec, les intérêts des Québécoises et Québécois. Merci de ce que vous faites au quotidien. Et je suis tellement convaincu de votre compétence que je pense que les grands projets devraient être faits en mode conventionnel, dirigés par le ministère.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député de Verchères. M. le député de Chomedey, il vous reste huit minutes, et c'est la fin; après, nous votons les crédits.

Contrôle de l'attribution et de la réalisation des contrats

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Quel heureux hasard, après les très beaux commentaires, très mérités, à l'endroit de la ministre, d'ailleurs, et je pense que c'est partagé par tous les collègues du côté ministériel et de la seconde opposition, ainsi que tout le monde qui nous écoute. Le hasard fait en sorte que Mme la ministre aura le dernier mot de ces 12 heures de crédits avant l'adoption des crédits du ministère des Transports. Mais, avant de lui donner la parole finale, depuis quelques semaines, on entend, particulièrement par la seconde opposition... on laisse peut-être penser que le programme d'infrastructures, et particulièrement le budget qui est alloué au ministère des Transports, quand on parle de milliards sur nos routes, on a peut-être la perception que l'argent qu'on va investir dans les différents contrats pourrait, d'une quelconque façon... on pourrait peut-être ne pas en avoir pour notre argent.

● (12 h 20) ●

Pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, pour le bénéfice des collègues aussi, Mme la ministre, j'aimerais ça que vous nous expliquiez le processus d'octroi de contrats et quels sont les moyens que vous mettez en place, au ministère des Transports, pour qu'on en ait pour notre argent, que ce soit autant dans les contrats de construction que dans les plans et devis. Et je vous permettrai, après ça, d'avoir le mot final. C'est à vous... je pense que ça va permettre d'éclairer pas mal tout le monde.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre, pour les mots de la fin.

Mme Boulet: Oui, merci. Bien, c'est mon mot de la fin ou je laisse... Si c'est le mot de la fin, c'est parce que...

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

Mme Boulet: Je vais laisser le sous-ministre répondre à la question, mais je veux qu'il me laisse du temps pour le mot de la fin.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre, on va vous permettre quatre à cinq minutes. Je vous ferai signe quand ce sera le temps de passer à Mme la ministre. M. le sous-ministre, veuillez vous identifier.

M. Jean (Denys): Merci, madame. Denys Jean, sous-ministre des Transports. Madame, j'invite la ministre à m'arrêter lorsque j'aurai dépassé mon temps. Effectivement, la question de l'attribution des contrats est une question importante. Le ministère des Transports est le plus grand donneur d'ouvrage au gouvernement du Québec. 50 % de la valeur des contrats donnés, au gouvernement du Québec, le sont par le ministère des Transports. On passe... tous les travaux passent sous forme de contrats, et l'attribution des contrats est réglementée par le Conseil du trésor, et la règle générale, c'est qu'en haut de 100 000 \$ vous allez en appel d'offres public et, en bas de 100 000 \$, vous pouvez aller soit de gré à gré ou sur invitation, mais, nous, au ministère des Transports, on privilégie l'invitation et l'appel d'offres public.

Dans un dossier de route, par exemple, un dossier classique de route, vous avez des contrats qui sont accordés à des firmes de génie-conseil pour faire la conception, la surveillance; vous avez des contrats d'accordés également à des entrepreneurs en construction qui vont réaliser le projet, et la différence dans le processus d'attribution des contrats pour ces deux catégories d'intervenants sur un projet routier est la suivante: Dans le cas des firmes de génie-conseil, on sélectionne la firme de génie-conseil sur la base de sa capacité technique à nous livrer ce qu'on attend d'elle. Autrement dit, par exemple, on va exiger, pour un travail donné, un ingénieur de tant d'années d'expérience avec tel type de formation, ou une équipe de génie avec telle formation. Alors, on sélectionne donc la firme de génie-conseil sur la base de la compétence. Et, une fois qu'elle est sélectionnée, elle est rétribuée en vertu d'un décret adopté par le gouvernement qui établit le taux horaire qu'on verse à un ingénieur pour faire tel, tel type de travail. Donc, c'est comme ça qu'on fonctionne avec le génie-conseil.

Pour ce qui est des constructeurs, des entrepreneurs en construction de route, là on va en appel d'offres public et on sélectionne l'entreprise sur la base qualité-prix. Alors, le meilleur prix qui nous est soumis est retenu. C'est un peu comme ça que ça fonctionne.

Le député s'est intéressé à la question du contrôle des coûts. Au ministère des Transports, on a établi, il y a trois ans, un mécanisme qui fait en sorte que... J'ai encore du temps, Mme la ministre?

Mme Boulet: Une minute.

M. Jean (Denys): O.K. On a établi un mécanisme qui fait en sorte que, lorsqu'une soumission publique dépasse de 10 % les estimés d'origine, il y a un examen qui se fait par les directeurs généraux aux opérations, Jacques et Henri. Alors, ils examinent le dossier pour bien s'assurer que la différence de prix est justifiée et explicable; et, lorsque ça dépasse 15 %, c'est le sous-ministre qui regarde le dossier. On fait faire des vérifications et on va vérifier qu'est-ce qui se passe. En 2008-2009, on a complété notre programmation à 101 %, je pense, des estimés d'origine. Donc, on pense qu'on a les mécanismes pour contrôler les coûts. Et j'arrête ici parce qu'on me fait signe.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Mme la ministre, il vous reste pas tout à fait trois minutes. Allez.

Remarques finales

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, à mon tour de remercier tous les membres de la commission, alors que ce soient les collègues du côté ministériel, les collègues de l'opposition. Merci. Ça s'est fait avec une très, très belle collaboration, je pense, avec un esprit d'ouverture, et puis ça a été très amical. Alors, j'apprécie.

Il y a toujours beaucoup de questions soulevées, vous avez parfaitement raison, cher collègue, et, même si on n'est pas en commission ou en étude de crédits, ça me fera plaisir de vous répondre ou de vous recevoir pour vous expliquer l'évolution des dossiers. D'ailleurs, on a une rencontre pour la rue Notre-Dame, là, je pense, la semaine prochaine, avec vos collègues, alors... oui, mardi prochain. Alors, tout simplement pour vous dire que le travail du MTQ se fait en toute transparence. On essaie de bien servir la population.

Et, Mme la Présidente, si vous me permettez, je vais remercier également mon équipe à moi, mon équipe ministérielle, mais d'abord et avant tout remercier toute l'équipe du ministère des Transports, le sous-ministre à la tête du ministère, M. Denys Jean, les sous-ministres adjoints, les directeurs territoriaux, toutes leurs équipes; remercier également les gens de la SAAQ, de l'AMT et de la Commission des transports. Donc, je pense à tous ces gens-là qui sont derrière moi, leur dire un gros merci, leur rendre également hommage, Mme la Présidente, pour tout le travail qu'ils ont accompli. Parce que préparer des études de crédits, c'est d'innombrables heures de travail, beaucoup de préparation, de nombreuses semaines qu'ils travaillent sur ces dossiers-là. Alors, les remercier pour leur présence, pour leur soutien au quotidien, et vous dire que ces gens-là, ils sont totalement dédiés au travail, au MTQ, et que j'en apprécie à tous les jours leur très, très bonne collaboration.

Alors, saluer leur expertise, leur compétence, comme le disait leur collègue. Et on est chanceux d'avoir une fonction publique aussi dévouée que nous avons au Québec. Mais c'est d'abord et avant tout grâce à ces gens, qui étaient là avant moi, qui seront là après moi et qui vont permettre au réseau routier du Québec de

redéfinir son portrait et de laisser un réseau routier — et tout ce qui entoure le réseau routier, quand je dis ça, je ne veux pas juste me confiner au réseau routier — le transport en commun, que ce soit la Société de l'assurance automobile, de laisser aux générations futures un système routier qui sera d'autant plus efficace et performant pour répondre aux besoins de notre population au Québec. Alors, merci à tous ces gens-là qui oeuvrent au quotidien de façon très intense et très passionnée pour soutenir la population du Québec.

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

Mme Boulet: Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais en profiter à mon tour pour d'abord remercier le personnel de l'Assemblée, qui supporte et soutient l'ensemble des collègues. Je veux remercier les collègues, je veux remercier de votre présence, de votre assiduité. Merci, Mme la ministre, ainsi que le monde de votre ministère, pour répondre à l'ensemble des questions.

Adoption des crédits

Et maintenant je pense que c'est la partie la plus intéressante et où tout le monde va sourire, c'est la fin, et nous allons procéder à la mise aux voix des programmes 1 à 3 du portefeuille Transports. Le programme 1, intitulé Infrastructures de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Sur division. Le programme 2, intitulé Systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Le programme 3, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): L'ensemble des crédits du portefeuille Transports pour l'année financière 2009-2010 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Documents déposés

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je dépose les documents aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle. La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne sine die les travaux. Bon appétit, bon repas!

(Fin de la séance à 12 h 28)