



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 16 octobre 2008 — Vol. 40 N° 53

Examen des orientations, des activités et de la gestion
de la Société de l'assurance automobile du Québec (2)

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 16 octobre 2008 — Vol. 40 N° 53

Table des matières

Document déposé	1
Discussion générale (suite)	1
Santé et satisfaction au travail des employés	1
Fabrication et mise au rebut des plaques d'immatriculation	3
Adaptation de véhicules pour les personnes handicapées	5
Plan d'action concernant l'intégration des personnes handicapées	9
Vignette de stationnement pour les personnes handicapées	10
Comparaisons en matière de bilan routier	11
Fabrication et mise au rebut des plaques d'immatriculation (suite)	13
Adaptation de véhicules pour les personnes handicapées (suite)	13
Comparaisons en matière de bilan routier (suite)	14
Véhicules électriques à basse vitesse	15
Adaptation de véhicules pour les personnes handicapées (suite)	16
Véhicules achetés à l'extérieur du Québec	18
Plan d'action concernant l'intégration des personnes handicapées (suite)	20
Questions de sécurité routière touchant les aînés (suite)	20
Véhicules électriques à basse vitesse (suite)	21
Hausse des droits d'immatriculation de motocyclettes	22
Déficit accumulé du Fonds d'assurance automobile (suite)	23
Paiement des amendes	24
Effondrement du pont du boulevard de la Concorde	25
Véhicules électriques à basse vitesse (suite)	25
Récidivistes de la conduite avec facultés affaiblies	28
Poste de contrôle routier de la frontière de Saint-Bernard-de-Lacolle	29
Véhicules importés de 15 ans et plus avec conduite à droite	29
Véhicules hors route	30
Prestation de services en région éloignée	30
Véhicules électriques à basse vitesse (suite)	31
Plan d'action de développement durable	32
Remarques finales	32
M. Camil Bouchard	32
M. Janvier Grondin	33
M. François Ouimet	33
Le président, M. Lawrence S. Bergman	33

Autres intervenants

Mme Lucie Leblanc

M. Tony Tomassi

M. Gerry Sklavounos

M. Sébastien Schneeberger

M. Luc Ferland

* M. John Harbour, Société de l'assurance automobile du Québec

* Mme Nathalie Tremblay, idem

* Mme Johanne St-Cyr, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 16 octobre 2008 — Vol. 40 N° 53

**Examen des orientations, des activités et de la gestion
de la Société de l'assurance automobile du Québec (2)**

(Treize heures cinq minutes)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! 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 fermer leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de procéder à l'examen des orientations, des activités et de la gestion de la Société d'assurance automobile du Québec.

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

Le Secrétaire: Oui. Mme Gonthier (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Tomassi (LaFontaine); M. Reid (Orford) est remplacé par M. Gautrin (Verdun); M. Diamond (Marguerite-D'Youville) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord); M. Deslières (Beauharnois) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le secrétaire. Avant de commencer nos travaux, j'aimerais rappeler que c'est au tour du groupe parlementaire formant le gouvernement de commencer le prochain bloc, et les enveloppes totales de temps qui restent sont les suivantes: le groupe formant le gouvernement, 2 h 13 min; l'opposition officielle, 1 h 46 min; et le deuxième groupe d'opposition, 1 h 30 min.

Maintenant, hier, la députée de Deux-Montagnes a demandé le dépôt d'un avis juridique auquel référerait le président et chef de la direction de la Société d'assurance automobile du Québec. Je tiens à attirer l'attention des membres de la commission sur le fait qu'un avis juridique émanant du gouvernement ou d'une société d'État est le plus souvent confidentiel pour des raisons d'intérêt public. Ceci n'empêche pas la commission d'exiger la transmission d'un avis juridique, mais la commission doit toutefois prendre une décision à cet effet. La demande d'une députée ne peut engager à elle seule la commission.

Par conséquent, j'estime que, dans les présentes circonstances, l'avis juridique n'a pas à être transmis à la commission. La commission va prendre une décision quant à cet avis juridique lors de sa prochaine séance de travail. Deuxièmement...

Mme Leblanc: Excusez, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Oui, Mme la députée.

Mme Leblanc: Il n'y a pas moyen d'avoir un consentement unanime ici, étant donné qu'on siège déjà?

Le Président (M. Bergman): Non, c'est un item qu'on doit débattre en séance de travail. Et, compte tenu qu'on doit avoir des séances de travail rapidement en ce qui concerne les autres décisions qu'on vient de faire — on va finir ce soir — alors on peut débattre cet item comme le

premier item sur l'agenda lors de notre première séance de travail. Ce sera plus approprié pour débattre de cet item dans une séance de travail, avec un grand respect.

Mme Leblanc: D'accord.

Le Président (M. Bergman): Merci.

M. Grondin: M. le Président, est-ce que je peux...

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

M. Grondin: Est-ce que cet avis juridique là peut être amené à la prochaine séance de travail de la commission? Peut-être que juste d'en prendre connaissance à la séance de travail de la commission, ça va répondre à notre interrogation.

Le Président (M. Bergman): À mon avis, la première chose qu'on doit faire, c'est prendre une décision. Est-ce qu'on prend connaissance? Et possiblement c'est un compromis qu'on peut débattre lors de notre séance de travail. Mais c'est une bonne suggestion pour un compromis, peut-être.

M. Grondin: Vous savez que je suis un homme de compromis.

Document déposé

Le Président (M. Bergman): Merci, j'apprécie beaucoup. Deuxièmement, vous avez demandé le dépôt d'une entente concernant la nomination des contrôleurs routiers à titre de constables spéciaux en vertu de l'article 519.68 du Code de la sécurité routière. Alors, j'ai reçu cette entente entre le ministre de la Sécurité publique et la Société de l'assurance automobile du Québec en date du... le 21 septembre 2008. Ça a été signé par M. Harbour. Alors, je dépose cette entente avec M. le secrétaire.

Discussion générale (suite)

Alors, pour commencer le premier bloc de 20 minutes, ce sera le côté ministériel. J'ai le privilège pour demander la première question.

Santé et satisfaction au travail des employés

M. Harbour, bienvenue. Bienvenue à votre équipe. Alors, sur le taux d'absentéisme à votre société... On sait que la fonction publique au Québec, incluant les sociétés d'État, est vraiment, par expérience personnelle aussi, parmi les meilleures à travers le monde. Et je suis toujours fasciné par les compétences des femmes et des hommes qui travaillent dans la fonction publique, leur dévouement, leur intérêt, leur compétence, c'est incroyable. Je suis

vraiment fasciné. Mais je vois que votre société se classe dans le cinquième rang des taux d'absentéisme pour des motifs de santé, le cinquième rang dans la fonction publique. Et je vois aussi qu'il y avait un sondage d'organisation de votre société en mars et avril 2007, où le personnel a accordé les cotes d'appréciation suivantes: climat de travail, 70,2 %; sentiment d'appartenance, 68,9 %.

Alors, est-ce que, premièrement, M. Harbour, vous trouvez ces chiffres satisfaisants? Et est-ce que vous avez des programmes pour améliorer ces chiffres? Et, en ce qui concerne la question d'absentéisme, est-ce que vous avez fait une étude sur les causes principales? Et aussi est-ce que vous avez un programme pour améliorer ce taux dans votre société? Et certainement, quand on parle que les personnes sont absentes pour raisons de santé, c'est important aussi, la santé de notre fonction publique et les personnes qui travaillent dans la fonction publique. Alors, je voulais avoir votre opinion, M. Harbour.

● (13 h 10) ●

M. Harbour (John): M. le Président, c'est avec plaisir. Le taux d'absentéisme que vous avez vu dans le rapport annuel de gestion est de 5,47 %, en légère diminution au... c'est-à-dire 5,52 % au 31 mars 2007, et il est rendu à 5,47 % au 31 mars 2008. C'est l'information que j'ai ici, sur ma fiche. Je ne sais pas si ça corrobore avec le rapport annuel de gestion?

Le Président (M. Bergman): J'ai ici, pour l'année 2007... Je n'ai pas les chiffres certainement pour les premiers mois de 2008.

M. Harbour (John): Et le chiffre que vous avez dans le rapport annuel, c'est...

Le Président (M. Bergman): C'est le 5,52 %.

M. Harbour (John): O.K. Ça fait que le 5,52 % qu'il y a dans le rapport annuel de gestion au 31 mars 2008 avait baissé. Parce que vous savez qu'à chaque mois de mars, à chaque année financière du gouvernement, on reçoit, si vous voulez, le... excusez le terme anglophone, mais on parle d'un «bench mark», réellement la comparaison entre notre taux d'absentéisme et les principaux organismes et ministères du gouvernement, donc le taux a légèrement fléchi.

Comment on adresse maintenant la santé à la société? On participe à une recherche d'intervention évaluative avec l'Université Laval, qui s'est échelonnée de 2002 à 2007. Or, il y a eu, si vous voulez, sur tous les employés qui voulaient participer à cette évaluation-là de la santé... Et, chez nous, c'est 2 500 des 3 600 personnes composant la société, c'est 2 500 qui ont accepté de participer. Or, il y avait prise de sang, mesure du taux de cholestérol, les tensions artérielles et le taux de stress qui étaient évalués. Et on a eu des lectures en 2002, 2004, 2005... en tout cas, je l'ai vue, la première... Moi, je suis arrivé en 2005, et on vient d'avoir la troisième mesure, et on peut voir l'amélioration. Or, quand ces mesures se font, il ne faut pas penser que c'est juste une mesure quantitative pour fins statistiques, c'est que, dès qu'un employé a un taux à risque, à ce moment-là l'employé est rencontré et on lui donne l'information sur son dossier médical, donc une importante recherche regroupant 2 500 employés de la société.

Dans notre plan stratégique 2008-2011, on veut encadrer encore plus le domaine de la santé. On a fait un premier essai le 7 février de cette année où, pour tous les gestionnaires, on a regardé aussi le niveau de santé pour savoir qu'au niveau des gestionnaires le poids est un petit peu trop... C'est pour ça que je me suis mis au régime, M. le Président, pour baisser un petit peu ce poids-là pour donner l'exemple à tout le monde. Donc, on avait un peu d'excédent de poids, et les employés trouvaient que le niveau de stress était très élevé. Or, vous savez que remplacer quatre retraités sur 10 amène, si vous voulez, une compression de notre capacité de travail, et, à ce moment-là... mais il est normal de voir le niveau de stress... parce que ça prend un certain temps à la gestion de se rééquilibrer derrière les fluctuations de personnes.

Donc, notre accent est mis... L'analyse fine maintenant dans tous les départements de la société: lorsqu'un département est débordé, on s'aperçoit que le taux d'absentéisme augmente. Donc, il y a un lien direct entre la charge de travail, ce qu'on demande à nos employés, et le taux d'absentéisme. Donc, on examine le taux d'absentéisme avec beaucoup d'attention, et c'est peut-être le premier indice que nous avons concernant la santé de nos employés et le niveau de stress au travail. Donc, on commence une nouvelle, si vous voulez, là, mesure pour accompagner nos employés au niveau de la santé pour faire baisser le taux d'absentéisme le plus possible.

Le Président (M. Bergman): Vous avez dit dans votre rapport annuel — c'est la page 53, le dernier alinéa — qu'en 2008 vous prévoyez «notamment accentuer la promotion d'une culture de participation, de responsabilisation et de valorisation du personnel, améliorer la gestion des contributions — évaluation du personnel — et élaborer une stratégie globale et intégrée en santé au travail». Est-ce que vous avez mis en place un type de programme...

M. Harbour (John): Comme je vous disais tout à l'heure, le 7 février dernier, avec les gestionnaires, nous avons fait une évaluation pour les gestionnaires en projet pilote pour voir la qualité de l'intervention et les résultats qu'on aurait. Les résultats ont été significatifs et intéressants. Donc, on est à négocier... ou à finaliser une entente avec des conseillers externes pour refaire l'évaluation, si vous voulez, de tout notre personnel et les accompagner, dans les trois prochaines années, au niveau de la santé. Ça fait donc que ça a été mis en oeuvre en 2008, et le plein déploiement va être fait au début de 2009.

Pour ce qui est du sondage des employés, vous savez que ça ne se fait pas à tous les ans, mais, de temps en temps, on va voir l'humeur de notre monde, comment ils peuvent se situer au niveau de l'organisation du travail. Il y en avait eu un qui avait été fait en 2004. Moi, j'en ai parrainé un qui a été fait en 2005. Les résultats ont été tout de même très positifs et en nette progression. À titre d'exemple, dans les répondants, les faits saillants: on avait eu 2 250 employés qui avaient répondu au questionnaire sur la satisfaction, donc c'est un taux de participation de 68,79 %. On me dit que c'est des taux, là, qui sont très, très appréciables, très élevés, pour la participation.

Et 30 % de nos employés ont émis des commentaires, pas juste répondu aux questions mais émis des commentaires à la fin de l'appréciation, ce qui démontre

une communication, si vous voulez, ouverte entre la direction et les employés. Donc, on était très... Les cotes de satisfaction, on en avait plusieurs. On avait réellement trois cotes vertes, qu'on appelle, là, c'est trois résultats qui nous démontraient qu'il y avait amélioration ou qu'il y avait une satisfaction. C'était: «J'ai à coeur de réaliser un travail de qualité», on avait 90,73 %. C'est vous montrer, quand vous parliez de la fonction publique au début... Moi aussi, quand je suis arrivé dans la fonction publique, ça m'avait impressionné de voir le professionnalisme et le dévouement des personnes. Donc, le sondage le montrait très nettement. «Je m'investis dans mon travail — vous savez — j'y mets mon coeur, toutes mes compétences», c'était 85 %. Et «j'apporte volontiers un soutien à mes collègues» — parce que c'est un travail d'équipe, hein, on ne veut pas juste de l'individualisme — on avait 83,94 %. Alors, 80 % et plus, là, vous pouvez mentionner que c'est dans le très, très bien.

● (13 h 20) ●

On avait trois zones rouges, O.K., trois zones où il fallait porter attention. Et «mes compétences sont pleinement utilisées dans mon travail», on avait 59 %. Or ça, on a creusé, on a évalué, on a discuté avec notre monde. On voulait comprendre exactement qu'est-ce qu'on voulait dire par cette dimension-là. Je vous ferais remarquer que, dans le climat organisationnel, c'était tout de suite après les nouvelles règles avec les centrales syndicales, là, les nouvelles rémunérations, donc il y avait peut-être un petit peu, là, d'insatisfaction à certains niveaux. «Je suis satisfait de la transparence qui existe à la société dans les communications avec son personnel», c'était aussi dans le rouge à 56 %, donc on a accentué beaucoup la communication avec nos employés.

J'ai rencontré personnellement à deux reprises depuis que je suis président tous les employés de la société pour réellement leur montrer où on va, quelles sont nos préoccupations, à quelle place on met... comment on dirige cette société-là. Vous savez que c'est une société de services, services aux citoyens. Donc, c'est important de bien comprendre toute cette dimension-là. Donc, on a accéléré beaucoup le système de communication, si vous voulez, avec nos employés pour que nos employés sachent très bien où on s'en va et où on met l'importance de notre gestion.

Et l'organisation du travail dans les équipes pour le transfert des connaissances. Les employés voient le nombre de retraités que nous avons. Or, c'est des employés d'expérience. Ils sont inquiets sur le transfert des connaissances des employés qui quittent et de ce qu'ils font présentement. Or, dans cette foulée-là, ce que nous avons initié, c'est un examen critique de vulnérabilité sur ces transferts de connaissances là au niveau de chacune des organisations: chacune des vice-présidences a mené l'étude sous le parrainage de la Direction des ressources humaines, et, à ce moment-là, on va creuser, si vous voulez, pour être bien sûrs que les transferts de connaissances s'effectuent direction par direction, vice-présidence par vice-présidence pour ne pas être vulnérables vers le futur.

Donc, le climat, le sondage que nous avons fait a démontré qu'il y avait amélioration dans le degré de satisfaction de nos employés, a démontré qu'ils étaient réellement engagés à faire un succès dans leurs fonctions, ce qui, pour un président, est excessivement important,

parce qu'il y a un vieux général qui disait: Mes ambitions sont faites du rêve de mes soldats. Je n'irai jamais plus loin que ce que mes employés veulent faire. Ça fait que donc vous voyez le sondage... On va répéter ce sondage-là au début de 2009 pour être sûrs de bien suivre et de bien comprendre leurs préoccupations quotidiennes. Donc, c'est un travail constant, M. le Président, sur la satisfaction des employés.

Le sondage, somme toute, on était très satisfaits. Il y avait les zones à amélioration. Les actions ont été prises pour mieux communiquer avec eux, surtout, et mieux se comprendre, et assurer le transfert des connaissances, vu la restriction que nous avons sur le renouvellement des personnes retraitées.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Fabrication et mise au rebut des plaques d'immatriculation

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Peut-être une question un peu plus terre à terre par rapport à une problématique récente. La vente de plaques d'immatriculation par les ferrailleurs, ça a fait l'objet de quelques reportages au cours des récentes semaines, où des malfaiteurs vont faire l'achat de ces plaques d'immatriculation là, les placent sur leurs véhicules et puis, dans le cas auquel je fais référence, procèdent à voler de l'essence chez d'autres consommateurs. Est-ce que la SAAQ a entrepris des actions pour tenter d'enrayer cette problématique-là?

M. Harbour (John): M. le Président, c'est un beau problème, dans le sens que la société n'a jamais mis un contrôle pour contrôler la plaque physique après son abolition, si vous voulez. Or, si vous vendez votre auto, on va vous redonner votre plaque. Une plaque peut se retrouver dans vos dossiers. Les plaques peuvent se retrouver chez des encanteurs, dans des maisons de souvenirs. Les plaques sur les voitures peuvent des fois dater de 10, 15 ou 20 ans. Tant et aussi longtemps qu'une personne ne débourse pas pour remplacer cette plaque, elle peut la garder.

Donc, le contrôle de la plaque physique, nous, le contrôle qui est exercé — celui-là est exhaustif — c'est sur les bases de données. Et c'est pour ça que le policier, lorsqu'il intercepte un véhicule, prend le numéro de l'immatriculation et, à ce moment-là, vient vérifier sur nos bases de données. Ça fait que ce qui fait la foi de tout, c'est la base de données de la société. Mais la plaque physique, elle, n'a jamais été contrôlée. Or, en lisant les articles de journaux, on s'est aperçu que le ferrailleur chez qui on envoyait les plaques non utilisées et non utilisables, parce que déjà éliminées du système informatique... Mais, nous, on lui vendait pour un montant pour que ce soit recyclé pour le métal, récupération du métal, développement durable. Je pense qu'on paie tout ce qu'on peut dans tous les domaines.

Et il y avait eu des demandes où c'était plus intéressant de vendre la plaque à des encanteurs ou à des boutiques. Et, avec l'augmentation du prix du pétrole, on a vu que certains se procuraient de ce genre de plaques là, allaient faire le plein. Là, on prenait la photo de la

voiture avec la plaque et après ça on essayait de collecter... Mais la plaque n'était plus valide, ça fait que donc ça n'avait pas de bon sens.

Nous avons rencontré notre fournisseur pour lui interdire la chose. Dès qu'il va y avoir renouvellement de contrat, ça va être spécifiquement interdit. Mais la société ne contrôle pas la plaque physique après son émission. Donc, on ne peut pas garantir que... Je sais que, moi, personnellement, j'ai dans mes dossiers... J'avais un camion où j'avais ma plaque. La plaque me disait quelque chose. Je la garde en souvenir. Ça fait qu'il y en a beaucoup comme ça dans le système, là, qui gardent des... Ça fait que, si jamais il y avait refonte ou si jamais, un jour, il y avait substitution des plaques d'une façon générale, on se reposera la question à savoir s'il faut conserver un contrôle sur la plaque physique.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui, oui. Alors, M. Harbour, là, on parle des plaques d'immatriculation. Il y avait eu un article d'un journal, qui avait été repris par une de nos collègues de l'Assemblée nationale, qui faisait mention que la volonté de la SAAQ d'aller vers les centres de détention pour la fabrication de plaques d'immatriculation... une nouvelle qui avait été rapportée à l'Assemblée nationale. Et le ministre de la Sécurité publique avait explicitement dit que ce n'est pas vrai que les gens en détention feraient la compétition à des entreprises privées. Parce que je pense qu'il y a une seule entreprise au Québec qui fait des plaques d'immatriculation. Est-ce que ce chemin, qui avait été, disons, emprunté par la SAAQ, est complètement mis de côté, là, on va continuer à faire affaire avec une entreprise privée pour la fabrication des plaques d'immatriculation?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Ce chemin-là a été complètement fermé. C'est vrai qu'il y avait eu des discussions avec un centre de détention, ici, dans la région de Québec. Il faut mentionner que, dans plusieurs juridictions, de telles choses se font. Donc, on avait eu un appel d'offres. Il y avait un fournisseur seulement et, à ce moment-là... Mais il y avait un dossier qui avait été ouvert avec le centre de détention. Le dossier a été fermé. O.K. Il n'y a plus de négociations avec... il est complètement fermé, là. J'ai même écrit pour qu'il soit fermé comme tel. Et, à ce moment-là, nous sommes toujours sur contrat avec le fournisseur actuel. On vient de signer, ça fait à peu près un an, un an et demi, pour une période de trois ans fixe et deux années de renouvellement, à notre discrétion à nous. Donc, on est probablement en business, là, pour cinq ans sur les contrats de fourniture. On a compris l'objection et, à ce moment-là, on a fermé le dossier, oui.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, on va continuer sur les plaques. Il me semble, pour amener de l'eau au moulin à la Société d'assurance automobile,

pourquoi on ne permet pas, comme dans plusieurs autres provinces, d'avoir des plaques personnalisées? Si une personne est prête à payer 200 \$ pour une plaque, ce serait des revenus de plus et ça ne toucherait pas à personne.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

● (13 h 30) ●

M. Harbour (John): Et vous avez raison, à peu près toutes les juridictions permettent à quelqu'un de choisir son numéro ou de choisir même certains visuels concernant la plaque. On a fait un sondage auprès de ces administrations-là à l'Est de l'Amérique — donc, ça inclut l'État de New York, puis tout ça, les États de l'Est des États-Unis et de l'Est du Canada, incluant le Québec — et on a posé la question à savoir l'utilité, la popularité et la facilité avec laquelle c'était contrôlé, ces items-là. Et, à l'unanimité, les juridictions présentes autour de la table nous ont dit: Si c'était à refaire, on ne le referait pas. Pourquoi? Parce qu'en composant votre plaque il y a toutes sortes de pièges qu'il faut éviter, à savoir que, les lettres en français ou en anglais, leur alignement peut avoir des connotations qui dépassent bien nos connaissances bien des fois, et, à ce moment-là, il est facile de faire une erreur.

Deuxièmement, le coût est assez élevé. Tous les systèmes informatiques, nos systèmes, ne sont pas faits du tout pour commencer à générer des numéros au hasard, et nos numéros sont standards. Ça fait que, pour ces raisons-là et la raison aussi que, si les photoradars et les caméras feu rouge sont en opération chez nous, à ce moment-là, c'est plus facile sur la reconnaissance des plaques. Et ne doutez pas de la difficulté que peuvent avoir des systèmes de reconnaissance de plaques. Plus c'est varié avec des états différents, plus ça devient complexe. Donc, pour toutes ces raisons-là, et le coût rattaché à ça, et nos systèmes informatiques, on a décidé qu'il n'était pas opportun, à ce moment-ci, de procéder à un numéro personnalisé comme le font les autres juridictions en Amérique du Nord.

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

M. Grondin: Mais, je ne sais pas, les autres juridictions, est-ce que c'est rentable? Est-ce qu'il y a plusieurs personnes qui vont se prévaloir de ça, là, de faire des plaques spéciales?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je n'ai pas l'information avec moi sur le nombre de personnes ou la... D'après des sondages qui avaient déjà eu lieu chez nous — et là je vous parle de mémoire, je n'ai pas de chiffres, demandez-moi pas de confirmation — la demande serait minime. Ce n'est pas une demande qui ferait en sorte que 25 %, 30 % des plaques seraient personnalisées. Ce serait minime parce que les coûts sont importants.

Et souvent, dans ces juridictions-là, ils vont faire un coût d'appartenance: si j'ai une plaque pour le cancer du sein mais en même temps je facture un montant pour la contribution à la cause... C'est très bien, sauf que je n'ai aucun système pour faire de choses semblables chez nous. Et, modifier nos systèmes, vieillots comme ils sont,

parce qu'ils datent du début des années quatre-vingt, on avait trouvé que le coût-bénéfice n'était pas significatif.

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

M. Grondin: Juste parce qu'on l'a vu il y a quelques... je pense, c'est l'an passé, on avait décidé de mettre un sigle pour les anciens combattants sur les plaques, je ne sais pas, ça s'est fait dans l'espace d'une journée, puis tout était disponible. Alors, ça ne me semblait pas si compliqué.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): N'oubliez pas que c'est seulement le coquelicot au milieu de la plaque, on en a à peu près, je pense, quelque 100 000 d'émis présentement. Et je pense que nos vétérans, nos anciens combattants, méritent un tel respect sur leur immatriculation. Mais on ne changeait pas la disposition des numéros, l'ordre séquentiel, il n'y avait absolument rien qu'un coquelicot, et la distribution de ce coquelicot-là se fait par la légion canadienne. Donc, je pense, c'est une marque de respect envers nos anciens combattants qui est drôlement intéressant.

Une voix: On va te faire mettre la feuille d'érable, Janvier.

M. Grondin: Pour le sirop d'érable.

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

M. Grondin: Non, mais, je vais vous dire, les anciens combattants ont apprécié énormément, parce qu'ils en parlent beaucoup. C'est pour ça que je me demandais si on ne pouvait pas le faire peut-être à plus grande échelle.

Adaptation de véhicules pour les personnes handicapées

Moi, j'aimerais ça, M. Harbour, que vous nous fassiez une description de ce que ça pouvait être dans les véhicules pour les personnes handicapées, les personnes qui ont des accidents, tout le processus puis tout ce que ça fait à l'heure actuelle dans ça.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, pour les personnes handicapées, vous savez qu'on a deux façons d'adapter un véhicule pour personne handicapée chez nous: il y a le handicapé de la route qui est pris à même le fonds d'indemnisation... Mme Tremblay qui est là... et on a un mandat du ministère des Transports pour adapter les véhicules de toute personne handicapée au Québec qui répond aux directives du programme mis en oeuvre par le gouvernement.

Qu'est-ce que ça implique au début? C'est qu'on est obligés de, si vous voulez, colliger l'information, à savoir: Est-ce que la personne est admissible? Quelles

sont les capacités de conduire? Est-ce qu'avec un système assisté elle va pouvoir conduire un véhicule? Donc, l'adaptation du véhicule par des ergothérapeutes, qu'est-ce que ça prend pour adapter le véhicule? Et, une fois le véhicule adapté, est-ce que la personne peut conduire le véhicule? Or, on parle maintenant que, même avec des champs de vision restreints, avec des lunettes bien spéciales, on pourrait arriver à conduire. On fait même des projets pilotes pour habiliter certains nouveaux équipements pour permettre aux personnes qui ont un handicap de pouvoir circuler sur les routes lorsque c'est sécuritaire pour elles et les autres usagers de la route.

Donc, au début, c'est un temps assez important qui est demandé pour évaluer la condition, évaluer les choses à faire et prendre une décision si la personne peut conduire après et si c'est éligible au programme. Après ça, il y a des entreprises spécialisées qui vont adapter le véhicule. Si c'est un véhicule, si vous voulez, à accès avec une chaise roulante, à ce moment-là il peut y avoir même une compression de la suspension pour permettre un accès plus direct dans le véhicule. Dépendant de l'installation du client, l'entrée de la chaise roulante peut se faire par le côté du véhicule ou peut se faire par l'arrière du véhicule. C'est toutes des considérations propres à la personne et son milieu de vie. Or, adapter la solution client par client, bien ça demande des temps assez importants. Et on calcule une durée à peu près d'un an présentement avant d'avoir livré, si vous voulez, la solution au client, à la personne handicapée.

Je pense que c'est là un beau geste du gouvernement. C'est ouvert à toute personne handicapée qui a besoin de cette adaptation-là, et c'est un travail assez colossal.

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

M. Grondin: Est-ce qu'il y a une limite dans l'investissement? Parce qu'on a d'autres programmes... Je sais que, les MRC, il y a le programme PAD, mais il y a une limite, là. Mettons, on dit: C'est 18 000 \$ par personne. Est-ce que, dans le programme de la SAAQ, c'est le coût que ça coûte? Est-ce qu'on paie tout?

M. Harbour (John): À ma connaissance, il n'y a pas de limite par personne. Je sais que le décret donné par le ministère des Transports pour le financement — c'est un crédit gouvernemental que nous avons — c'est de l'ordre de 10 millions par année. Ça fait qu'il n'y a pas de limite quant à l'individu pour une adaptation. L'adaptation est faite selon les besoins.

Par contre, l'administration du programme fait en sorte que, si on trouve qu'il y a exagération, là, on ne recommande pas quelque chose que la personne n'a pas de besoin. Mais, si la personne en a de besoin, actuellement il n'y a pas de limite par adaptation de véhicule.

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

M. Grondin: Écoutez, j'ai vu dans mon comté, moi, à mon bureau... Apparemment que ce n'est pas tous les véhicules qu'on est capable d'adapter. Ça nous prend certaines marques de véhicules qu'on est capable de baisser les planchers...

M. Harbour (John): Surtout si le véhicule n'est pas acquis. À ce moment-là, on peut donner des recommandations pour acquérir un véhicule qui serait plus facilement adaptable pour la situation de la personne. Donc, il y a peut-être des véhicules qui sont très difficilement ou pas adaptables pour certaines fins. Et surtout, lorsqu'on peut influencer l'acquisition du véhicule, là, à ce moment-là... Mais on choisit le véhicule qui va permettre le coût moindre d'adaptation pour le handicap de la personne. Je ne sais pas si Mme Tremblay, qui est vice-présidente chez nous, directrice générale du fonds, qui administre ce programme-là... Je ne sais pas si tu as des renseignements additionnels?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, Nathalie Tremblay, vice-présidente, directrice générale du fonds d'assurance. M. le Président, juste pour compléter, effectivement il y a certains véhicules qui, au niveau de la construction même, et même si on arrivait à les modifier, pourraient mettre en jeu la sécurité de la personne, principalement au niveau de l'ingénierie du véhicule. Alors, ce que l'on fait à ce moment-là... C'est que ça arrive, des situations où nos clients se présentent à nous et veulent acheter un certain type de véhicule, mais que, si jamais on modifiait ce véhicule-là, l'ingénierie étant faite d'une façon x pourrait mettre en danger la personne et les autres personnes. Et, à ce moment-là, on prend le temps d'expliquer au client l'ingénierie et la problématique que ça occasionnerait et on propose au client des solutions alternatives pour d'autres types de véhicules.

● (13 h 40) ●

Ça arrive beaucoup dans les situations de minivan, par exemple. Ce type de problématique là, ça vous dit quelque chose? Alors, ça arrive beaucoup dans les situations de minivan qui, de prime abord, semble le véhicule le plus juste à adapter, compte tenu de la condition de la personne. Par exemple, si elle est en chaise roulante, bien, automatiquement, tu vas penser à aller t'acheter une minivan. Mais on fait vraiment regarder l'impact au niveau de la construction, chez le concessionnaire ou chez le fabricant du véhicule, avec nos ingénieurs, à la société, et on questionne vraiment si l'adaptation peut mettre à risque la sécurité de la personne. Et, si jamais c'est le cas, que cette minivan-là chez ce fournisseur de produits là pouvait mettre en jeu sa sécurité, à ce moment-là on lui propose une autre alternative de véhicule.

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

M. Grondin: Je vais passer la parole à ma collègue.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Oui. Merci, M. le Président. M. Harbour ou madame, on vient tout juste de parler de minivan adaptée. Est-ce qu'il y a un principal ou plusieurs facteurs qui font que la minivan demeure difficile, dans certains cas, à adapter?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, effectivement, il y a certaines minivans qui sont plus complexes à adapter que d'autres. Vous allez excuser mon manque de connaissance en ingénierie de véhicules. Je ne suis pas l'experte en ingénierie de véhicules, et j'aurais de la difficulté à entrer dans des spécifications qui font plus appel à un domaine d'experts qu'à mon champ de compétence, puis je ne voudrais pas vous induire en erreur. Si vous avez besoin d'une explication en particulier ou... Mais je ne suis pas à l'aise à aller dans le domaine de l'ingénierie, là, n'étant pas mon champ de connaissance.

Mme Leblanc: Merci.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Merci. Tantôt on parlait, bon, d'une enveloppe de 10 millions pour adapter le véhicule. Est-ce que cette enveloppe-là est quand même toute utilisée?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, c'est à peu près tout utilisé actuellement. À 10 millions, on n'a pas de problème à répondre à la demande. Avant que le ministère des Transports n'alloue une telle enveloppe, on me disait qu'il mettait un montant de 500 000 \$, supposons, à la disposition de l'adaptation de véhicules. Premier rendu, premier servi. Quand le 500 000 \$ était fini dans une année, bien vous attendiez l'année suivante, et de deux ans et trois ans. Et maintenant, avec 10 millions, s'il y a des retards sur l'adaptation des véhicules, ce n'est pas dû au budget que nous avons. À 10 millions à l'adaptation des véhicules, ça fait le travail qui nous est demandé.

Mme Leblanc: Ce que vous me dites, c'est suffisant?

M. Harbour (John): C'est suffisant.

Mme Leblanc: Avez-vous l'information? Combien y a-t-il de véhicules adaptés au Québec?

M. Harbour (John): On vient justement de me donner l'information. Pour moi, la ligne était claire. En adaptation, en 2003, ça a été 1 293 véhicules; en 2004, 1 216; 1 182, en 2005; 1 059, en 2006; 2007, 1 175. Maintenant, il faut penser aussi qu'il y a un nombre à peu près équivalent de réparations, parce que, lorsqu'on a adapté un véhicule, le véhicule vieillit et, à un moment donné, il a besoin de réparations. Donc, c'est encore des montants — entre 1 000 et 1 500 véhicules qui sont réparés — pour maintenir le véhicule en état, et à peu près entre 1 000 et 1 200, 1 300 véhicules d'adaptation qui sont faits.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Merci. Écoutez, tantôt, je pense qu'on va y revenir, mais on parle quand même beaucoup

de véhicules électriques, hein, de plus en plus. Puis, vous savez, ma question d'adaptation tantôt était aussi... le fait est que: Est-ce qu'avec de légères modifications on pourrait quand même, vous savez, prévoir le fait que ces autos-là pourraient être utilisées également par les personnes handicapées mais de façon beaucoup plus facile pour eux, là, sans contraintes? Vous savez, ma question est: Est-ce qu'on va mettre des autos, des véhicules de plus en plus non transformables, là, si on peut s'exprimer comme ça?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je ne sais pas si je comprends bien, M. le Président, la question, mais vous savez que, lorsqu'un piéton, une personne, a à se déplacer, il y a des petits véhicules motorisés électriques qui servent lorsqu'une personne perd de sa mobilité. D'ailleurs, on observe, actuellement il y a des mandats de recherche qui sont donnés pour voir qu'est-ce qu'on fait au Québec et comment on va encadrer, si vous voulez, l'utilisation de ces véhicules-là pour augmenter la capacité de se déplacer des personnes. Ça, c'est les petits véhicules électriques qu'ils se servent, là, on voit souvent ça des fois sur le trottoir, puis tout ça. Ça permet une mobilité.

Pour l'adaptation des véhicules, comme disait Mme Tremblay, c'est de voir si on peut influencer... l'acquisition d'un véhicule, on est capables de dire quel véhicule devrait être acquis qui amène une économie, si vous voulez, dans l'adaptation du véhicule. Il y a des véhicules plus faciles que d'autres. Ça, on le sait. Par contre, des fois la personne a le véhicule, le véhicule est neuf ou récent. C'est sûr que, si une personne nous arrive avec un véhicule de 15 ans d'âge puis veut faire adapter ce véhicule-là, là, à ce moment-là, je pense que ce serait dénié, mais il y a des véhicules... Ça fait qu'on travaille, si vous voulez, avec ce qui est le plus facile lorsqu'on peut influencer le choix.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Merci, M. le Président. Bonjour, M. Harbour. Bonjour, Mme Tremblay. Bonjour.

J'aimerais, si vous permettez, qu'on poursuive cette conversation concernant l'adaptation de véhicules. Dans le cahier des données statistiques 2007 — je vais vous laisser le temps de prendre la bonne page, là, la page 27 — entre 2006 et 2007, là, il y a 645 véhicules qui ont été adaptés en 2006, 502 en 2007, et les déboursés en adaptation cependant sont de 2 millions inférieurs en 2007. C'est un écart assez important étant donné la baisse qu'on note, là, entre les deux années, parce que finalement d'après ce que j'ai pu voir dans vos cahiers, là, la moyenne d'une adaptation, le coût moyen, ce serait à peu près 10 000 \$ à 11 000 \$, et je n'arrive pas à m'expliquer l'écart de 2 millions, là, que je vois dans ces colonnes-là.

M. Harbour (John): Comme diraient mes actuaire, si le nombre était plus gros, la constance des coûts moyens serait plus conforme. Ça dépend tout simplement du besoin d'adaptation de véhicules. Comme je vous disais tout à l'heure, si j'ai besoin de compresser la suspension du véhicule pour permettre un accès correct, que la pente de l'accès pour la chaise roulante ne soit

pas trop forte, là on vient de parler d'un montant beaucoup plus appréciable. Donc, le coût moyen n'a pas été fait dû à un changement de politique ou un changement de rémunération... tout simplement que, sur le nombre qu'on a adapté, probablement que les cas étaient plus sévères en 2006 qu'ils étaient en 2007, et, l'année suivante, le montant peut s'inverser complètement. Or, nous avons un décret de 10 millions pour l'adaptation de véhicules. Si, une année, on ne dépense pas le budget, le crédit budgétaire est conservé pour l'année suivante, ne sachant pas le coût moyen des adaptations. Or, quand on a, vous savez, 600 adaptations, ce n'est pas si majeur, ce n'est pas si important, de telle manière qu'il peut y avoir des fluctuations sur le prix moyen dû aux besoins d'adaptation du véhicule.

Qui détermine le besoin d'adaptation du véhicule? C'est une recommandation des ergothérapeutes qui travaillent avec le client et qui nous proposent, si vous voulez, une façon d'adapter le véhicule et non pas une directive qui est donnée aveuglément par la société. Donc, c'est réellement une adaptation personnalisée, et, le mixte, je pourrais faire faire des études à l'interne, mais on va arriver à la même conclusion, c'est probablement qu'il y a plus de majeures, moins de mineures; l'autre année suivante, il y a plus de mineures, moins de majeures. Donc, c'est tout simplement la différence.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Merci, M. le Président. Comment, M. Harbour, expliquez-vous cette diminution du nombre de véhicules qui nécessitaient des adaptations, de 645 à 502 en 2007? Il était de 686 en 2005; 645 en 2006; et soudainement 502. Et, comme le budget n'est pas en cause, hein — vous venez de l'affirmer, là, vous disposez de 10 millions plus des crédits qui pourraient être ajoutés, dépendant de l'année précédente — est-ce que ce serait dû au fait qu'il n'y a pas assez de personnes à l'évaluation? Est-ce que ce serait dû au fait de l'attrition du personnel?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Bouchard: Est-ce que ça contribue au stress dont vous parliez tantôt chez vous?

● (13 h 50) ●

M. Harbour (John): Oui. Disons qu'on calcule un an à peu près pour faire l'adaptation d'un véhicule: trois mois qui est de notre gestion interne, à la société, pour appliquer le programme, les normes, et tout, et on parle de neuf mois pour les systèmes médicaux, si vous voulez, en ergothérapeutes, etc., pour balancer.

Et vous voyez que la demande peut fluctuer aussi. Vous voyez qu'en 2006 — c'est ça que ma vice-présidente me fait remarquer — le nombre de clients inscrits au programme avait diminué à 688. Alors qu'il était de 786, il baisse à 688, il réaugmente à 785. Probablement, quand vous allez arriver en 2008, le coût va augmenter, parce que c'est un an en retard, si vous voulez, sur l'inscription des personnes qui arrivent. Donc, quand vous voyez 786 en 2005, vous avez 8 millions. Ça a baissé à 688, donc ça a baissé à 6 millions. Ça a remonté à 785, ça fait que probablement que le coût que vous

allez voir cette année va être autour de 8 millions. C'est des coûts moyens. Mais, comme je vous dis, le coût moyen, dépendant du mixte de clientèle, peut fluctuer d'une année à l'autre.

M. Bouchard: Tout à l'heure, M. le Président, il y a eu une question à propos du nombre de véhicules adaptés au Québec, et M. Harbour a répondu en termes du nombre de véhicules qui font l'objet d'une adaptation selon les années, là. Est-ce que vous avez une idée du total de véhicules adaptés qui circulent sur les routes du Québec présentement?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): On n'a pas l'information avec nous. On sait comment on en fait par année. Lorsqu'on a adapté un véhicule, maintenant la personne peut décéder après, parce que, n'oubliez pas, c'est des personnes qui sont dans des situations des fois, là... Je prends un exemple de ma famille... Et on ne sait pas comment il y en a en circulation. C'est probablement une information qu'on peut obtenir par contre si vous avez un intérêt là-dessus. On adapte à peu près de 1 000 à 1 200 véhicules. Pour faire des chiffres ronds, entre nous, 1 000 véhicules, mettez une vie utile à peu près de sept ans, 7 000 véhicules, ça fait qu'on doit être à peu près entre 5 000 et 10 000 véhicules immatriculés au Québec qui sont présentement sur les routes.

M. Bouchard: Je m'excuse. Où est-ce que vous allez chercher votre 1 000 adaptations par année? Parce que ce que je vois... Enfin, je n'ai pas tous vos chiffres, là, moi, je vois 686, 645, 502. Est-ce que vous comptabilisez d'autres types d'interventions dans le 1 000?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je demanderais à Mme Tremblay de répondre à votre question. Semblerait-il qu'un client peut avoir plus d'une adaptation. Ça fait que...

Le Président (M. Bergman): M. Harbour... Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, merci, M. le Président. Juste pour compléter l'information, les chiffres que M. Harbour vous donnait tout à l'heure étaient le nombre d'adaptations que l'on peut faire, et ce nombre d'adaptations là peut varier ou peut être multiple pour un même client. Je vais vous donner un exemple. Par exemple, un client qui commence à conduire avec son véhicule suite à un accident d'automobile peut avoir un besoin x. Alors, on va adapter son véhicule, on va le compter comme étant une adaptation. Trois ans plus tard, la condition du client peut évoluer. Par exemple, il était passager, on a adapté le véhicule pour qu'il puisse accéder au véhicule comme passager. Trois ans plus tard, sa condition s'améliore, et maintenant il peut être en mesure de conduire le véhicule. Alors, il va se représenter chez nous pour demander que le véhicule soit maintenant adapté pour passer d'un passager à un conducteur, et, à ce moment-là, nous, on va le considérer comme étant une deuxième adaptation mais pour un

même véhicule et pour un même client. Donc, c'est ce qui peut expliquer l'écart entre les chiffres de l'ordre de 600 versus les chiffres de l'ordre de 1 000 que M. Harbour vous a donnés tout à l'heure.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Alors, ce que je vois, moi, c'est le nombre d'adaptations. Donc, le 502, là, c'est le nombre de gestes... enfin c'est le nombre de dossiers, une adaptation par dossier, là, par année que vous devez traiter. L'âge moyen de ces véhicules-là, donc, au Québec, tournerait autour de trois à quatre ans?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

M. Harbour (John): O.K. Ton information...

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, l'âge moyen — une chance que mon équipe est là — l'âge moyen actuellement... C'est qu'on permet aux gens de renouveler leur adaptation, de renouveler leurs véhicules aux sept ans, mais l'âge moyen pour lequel un client vient nous voir avec le véhicule, c'est cinq ans actuellement, oui.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. M. le Président, quelles sont les obligations de la personne propriétaire du véhicule une fois l'adaptation faite? Parce que finalement on parle d'adaptations qui peuvent varier entre 5 000 \$, 4 000 \$ ou même 20 000 \$, là, parce que les plateformes surbaissées, ça coûte relativement cher. Je pense, on va chercher dans les 18 000 \$, 19 000 \$. Quelles sont les obligations de la personne?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

M. Bouchard: Est-ce qu'il y a un contrat obligeant le propriétaire de l'automobile à un entretien quelconque?

Mme Tremblay (Nathalie): Je ne connais pas tout le détail, mais il y a deux principales responsabilités auxquelles le client doit s'engager face à l'adaptation de son véhicule.

D'abord, c'est l'entretien régulier du véhicule. C'est une responsabilité qui est à la charge du client. Les changements d'huile, les freins, l'entretien mécanique de la voiture, c'est des obligations que le client a envers son véhicule.

L'autre obligation que le client a à l'égard de son véhicule, c'est tout ce qui concerne le volet des assurances. Donc, le client, c'est lui qui prend la responsabilité d'assurer son véhicule comme tout autre véhicule.

L'autre obligation que le client a, et là c'est spécifiquement à l'égard des éléments d'adaptation qu'on a faite dans la voiture, c'est de s'assurer d'obtenir une garantie de son fournisseur, du fournisseur qui a procédé aux adaptations dans le véhicule. Alors, c'est le client qui est en relation avec son fournisseur d'adaptation de véhicules. Nous, on rembourse les coûts que l'adaptation a coûté au client auprès du fournisseur, mais la relation

client-fournisseur demeure la responsabilité du client, de s'assurer que le fournisseur lui fournit une garantie à l'égard des pièces qui lui ont été mises dans son véhicule.

M. Bouchard: M. le Président, est-ce que la société exige des fournisseurs que le formulaire de garantie a été vu et signé par le client?

Mme Tremblay (Nathalie): Cet élément-là, ce que je peux vous dire, c'est qu'on a une relation très étroite, nous-mêmes, avec les fournisseurs. Bien que le client est en relation avec ses fournisseurs, les fournisseurs d'adaptation de véhicules sont suivis par nous, ils sont rencontrés régulièrement par nous. Et, au niveau de la garantie, on ne fait pas que dire au client qu'il est obligé de l'obtenir de son fournisseur, nous, on parle directement aux fournisseurs d'adaptation de véhicules pour s'assurer qu'ils donnent la garantie.

M. Bouchard: Mme Tremblay, ma question était: Est-ce que la société exige que le document lui soit versé par le fournisseur?

M. Harbour (John): Pour avoir vécu un problème avec un fournisseur qui avait fait faillite et, à ce moment-là... Mais tout l'entretien n'avait pas pu être garanti, et il a fallu intervenir par après pour garantir les travaux, donc faire les réparations. On exigeait, après ça, des fournisseurs avec une garantie obligatoire. Parce que c'était inclus dans le prix d'acquisition, la garantie obligatoire qu'ils doivent donner. On ne parle pas de l'entretien normal, là, on parle de la garantie des choses. Donc, je sais qu'on avait révisé notre relation avec les fournisseurs pour s'assurer que la garantie était donnée par le manufacturier et on exige que la garantie soit respectée. Je pense, c'est une saine gestion d'exiger à ce que la garantie soit respectée par après.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Est-ce que le propriétaire du véhicule est informé des composantes qui sont sous la garantie explicitement de chacune des composantes?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Oui. Sur le pamphlet qu'on mentionne — peut-être qu'en le lisant ensemble on va y comprendre plus — vous avez les responsabilités suivantes, et là on s'adresse à la personne qui a une adaptation:

Informar la société que vous prévoyez faire adapter un véhicule;

Collaborer avec votre représentant de la société en prenant connaissance notamment des documents qu'il vous transmettra — donc on lui demande lire qu'est-ce que...

Collaborer avec des professionnels à la définition de vos besoins — donc, il doit se soumettre à des tests, j'en ai vu à François-Charon, et, à ce moment-là, il y a des équipements adaptés, et la personne doit faire des simulations en salle, si vous voulez, avec un véhicule adapté pour voir si ça répond à ses besoins puis si elle est capable de conduire après;

Tenir compte de vos incapacités dans la recherche de solutions appropriées;

Vérifier auprès de la société que le véhicule est adaptable — parce que, s'il n'est pas adaptable et que vous acquérez le véhicule, on va avoir un problème assez sérieux;

Obtenir l'autorisation de la société avant de procéder à l'achat ou à la réparation des équipements nécessaires à l'adaptation;

Choisir les soumissionnaires — là, ils doivent nous donner trois prix avec les soumissionnaires, c'est réellement, comme disait Mme Tremblay, une relation entre la personne qui fait adapter son véhicule et son fournisseur, donc on demande trois soumissions;

Faire exécuter les travaux — c'est lui qui fait exécuter les travaux sur son véhicule;

Obtenir les garanties de vos fournisseurs — ça fait qu'on dit «obtiens les garanties du fournisseur», à ce moment-là, quand la garantie est donnée, bien la garantie est incluse dans le prix, et, à ce moment-là, c'est fait, parce qu'on ne peut pas se permettre de commencer à aller faire l'entretien puis à exercer les garanties à tout bout de champ, à ce moment-là le travail va augmenter considérablement d'une manière centralisée, donc on demande au client de s'assurer que les garanties sont obtenues;

Veiller à ce que le véhicule ait la même plateforme que celui pour lequel les recommandations de l'équipement sont formulées — O.K., parce que ça, dans la livraison du véhicule, après, si on a payé pour une suspension abaissée, assure-toi qu'elle est là, la suspension abaissée, je sais pourquoi on a mis ça;

Assurer l'entretien de nouveaux équipements — ça fait que, s'il y a de nouveaux équipements et tout qui sont mis pour l'adaptation, il faut assurer l'entretien.

Ce sont les responsabilités de la personne qui fait adapter un véhicule.

Plan d'action concernant l'intégration des personnes handicapées

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, pour le prochain bloc, c'est le côté ministériel. Est-ce que c'est correct que... selon l'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, vous devez produire un plan d'action annuel. Et est-ce que vous avez produit votre plan d'action annuel pour les personnes handicapées pour l'année 2007-2008? Et, sinon, pourquoi? Et, si oui, je m'excuse de vous demander la question.

● (14 heures) ●

M. Harbour (John): La réponse, par coeur, je vais vous dire, c'est non. Il y a eu un retard dans la transmission de l'information. Donc, il y a un plan d'action pour personnes handicapées de 2006, qui n'a pas été mis à jour, c'est-à-dire en 2007, pour des raisons administratives et d'organisation du travail. Donc, elle n'a tout simplement pas été faite. Nous sommes actuellement en contact avec l'Office des personnes handicapées du Québec afin de procéder à sa mise à jour, donc pour celle de 2006-2007. O.K.? Le plan d'action pour les personnes handicapées 2006 n'a pu être mis à jour en 2007 pour des raisons administratives. O.K.? Nous sommes actuellement en contact avec l'Office des personnes handicapées pour procéder à sa mise à jour. Malgré le

fait que cette mise à jour n'a pas été faite, O.K., les actions prévues à ce plan n'ont aucunement été interrompues auprès des personnes handicapées. Donc, on a continué à appliquer la vieille, si vous voulez, là, convention.

Depuis, les mesures tenant compte des préoccupations et des besoins des personnes handicapées ont été incluses à la politique de gestion de la diversité de la société. On a une déclaration de services pour la diversité. Donc, en février 2008, l'office sollicitait la SAAQ dans le cadre de l'élaboration du plan de mise en oeuvre de la proposition de politique à part entière avec un... En mai 2008, la société lui déposait ses engagements et plus particulièrement ceux concernant le volet des ressources humaines, de même que ceux relatifs à la sécurité routière et l'indemnisation des victimes. Donc, le tout est rentré en ordre, si vous voulez, au mois de mai 2008, M. le Président. Pour 2006, erreur administrative, on n'aurait pas déposé la remise à jour du document.

Le Président (M. Bergman): Alors, ce sera déposé ou...

M. Harbour (John): C'est déposé au mois de mai 2008.

Le Président (M. Bergman): O.K. Et pour 2007 et 2008?

M. Harbour (John): C'est ça, c'est pour 2007 et 2008. On s'est conformés, si vous voulez, au dépôt du document amendé en mai 2008. Mais, durant ce temps-là, on peut vous garantir qu'on a continué à appliquer le programme, mais dans sa vieille version, si vous voulez, puis il n'y avait pas eu de remise à jour de la politique de la société.

Le Président (M. Bergman): Mais en fait ce n'était pas déposé encore pour 2007 et 2008?

M. Harbour (John): Oui, ça a été déposé en 2008, pour 2006, 2007, 2008, à la connaissance puis à l'approbation des autorités concernées.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de LaFontaine.

Vignette de stationnement pour les personnes handicapées

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. Harbour, je voulais peut-être vous entendre un peu sur la question des vignettes pour les personnes handicapées. Il y a eu, semble-t-il, plusieurs incidents où est-ce que les vignettes étaient émises à des gens, peut-être, qui n'y avaient pas droit. Je crois qu'il y a eu un resserrement de la part de la société d'automobile du Québec lors de l'émission, une vérification peut-être un peu plus poussée sur l'émission de cette vignette. Peut-être vous entendre, en tout premier lieu, sur ce sujet.

L'autre aspect, resserrement veut dire qu'il y a probablement une plus grande difficulté à essayer d'obtenir une vignette. On est en vieillissement de population rapide. Beaucoup de gens n'ont pas nécessairement un handicap très, très poussé, sauf que, la majeure partie du temps,

des fois, les gens ont de la misère à se déplacer. Je prends l'exemple d'un concitoyen qui est venu dans mon comté, où est-ce qu'il a des problèmes graves auditifs, là. Il entend avec des appareils s'il les met, puis, même s'il les met, il a un peu de misère. Il s'est vu refuser l'émission d'une vignette, là, nécessairement, parce que, je pense, il ne rentrait pas dans le cadre préétabli de la SAAQ d'émission de vignettes. Pour lui, il dit que c'est une nécessité parce que, puisqu'il stationne loin de la place où il doit se rendre, il doit se déplacer, des autos reculent, même s'ils klaxonnent, il ne les entend pas. Alors, il dit: Moi, si au moins je pourrais stationner dans un endroit où est-ce que c'est réservé «handicapé», au moins les autres automobilistes qui doivent circuler vont se rendre compte qu'il faut qu'ils fassent un peu plus attention, il y a une attention plus particulière qui est portée, là. Alors, peut-être ces deux aspects-là.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Disons que l'émission de la vignette, on demande une évaluation médicale. Alors, la décision d'émettre ou non une vignette à une personne qui est en problème de motricité, de déplacement, c'est une décision prise par la société suite à un examen médical qu'on demande sur la personne. Les critères pour l'émission sont connus, et on voit à son application. Et après ça, une fois qu'on a révisé, si vous voulez, l'opinion médicale, là, on décide d'émettre ou non la vignette en question. Les émissions de vignette, j'avais des statistiques. On parle des titulaires de vignette, voyez-vous. Quand vous prenez une vignette de personne handicapée, c'est valide pour cinq ans, ça fait qu'on regarde toujours le nombre en vigueur qui sont émises. Actuellement, on peut vous dire qu'il y a 141 000 ou 142 000 vignettes en vigueur émises sur le territoire et... C'est quoi: Avec ou sans permis de conduire?

Une voix: Avec permis de conduire, sans permis de conduire.

M. Harbour (John): Ah! O.K. C'est parce que la personne qui est à mobilité restreinte peut être un conducteur du véhicule ou un passager du véhicule. Vous savez que la vignette est émise à la personne et non pas au véhicule. C'est pour ça qu'elle n'est pas accolée soit sur la plaque ou soit sur le véhicule, c'est que la personne l'a tout simplement dans son porte-monnaie ou dans sa sacoche, et, à ce moment-là, lorsqu'elle emprunte un véhicule, met sa plaquette d'handicapé et c'est ce qui lui donne le droit de... Ça fait qu'on a 142 000 détenteurs de ces vignettes-là, 68 000 ont un permis de conduire, donc conduisent un véhicule, et 73 000 sont sans permis. Ça fait que ça vous donne un peu l'aperçu du travail qui se fait au niveau des vignettes.

Maintenant, pour la personne ayant un problème de surdité lourd, il faudrait que je regarde. Je ne connais pas les conditions médicales habitant l'émission d'une vignette pour personne handicapée. Mais je pourrais vous transmettre l'information si vous en avez besoin, avec plaisir.

Le Président (M. Bergman): Si vous pouvez le transmettre au secrétaire de la commission qui va faire la distribution.

M. Harbour (John): Oui, oui.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: L'autre question sur les vignettes, ou les plaquettes, comme vous le dites, beaucoup de gens se sont plaints de la grandeur de la vignette quand les gens sont obligés... Ils stationnent, ils mettent la vignette; à un moment donné, quand ils repartent, bien ils enlèvent la vignette pour repartir. Nécessairement, des fois, les gens oublient de la réinstaller, se stationnent et sont victimes de billets d'infraction. Alors, il y avait, je pense, une demande — je ne sais pas si vous l'avez reçue, la demande — qu'on puisse modifier en quelque sorte la vignette pour qu'elle soit placée en permanence, qu'elle n'obstrue pas la vue quand une personne conduit son véhicule. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Harbour (John): Comme je vous dis, comme la vignette est émise à une personne et non pas au véhicule, on ne peut pas la mettre en permanence sur un véhicule. Je n'autorise pas un véhicule à prendre le stationnement pour personne handicapée, j'autorise une personne handicapée d'utiliser le stationnement. Ce n'est pas un droit donné au véhicule, mais à la personne. Donc, s'il y a un problème de visibilité... Il faut qu'elle soit tout de même assez grosse pour être vue parce qu'il y a des vérifications policières qui se font sur les stationnements d'handicapés. J'avais déjà vu une pancarte de sensibilisation qui disait: Si tu prends mon stationnement, veux-tu mon handicap? Ça fait que je pense que c'est... Ça fait qu'il faut que ce soit visible, parce que les vérifications qui sont faites... Mais, comme je vous dis, ce n'est pas un droit donné au véhicule, c'est un droit donné à la personne.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Il reste combien de temps, M. le Président?

● (14 h 10) ●

Le Président (M. Bergman): 11 minutes.

Comparaisons en matière de bilan routier

M. Sklavounos: 11 minutes. Alors, bonjour M. Harbour. Une petite question pour commencer: D'abord, est-ce que c'est un mythe, au niveau du bilan routier — je veux changer de sujet un petit peu — que l'Ontario continuellement, année après année, réussit mieux que le Québec? Est-ce que c'est vrai ou est-ce que c'est un mythe?

M. Harbour (John): Ce n'est pas un mythe. Le bilan de l'Ontario est meilleur que celui du Québec. De mémoire, je peux vous dire que, lorsqu'on avait 700 victimes sur nos routes, on disait que, si on avait le bilan de l'Ontario, toute proportion gardée, là, de population, il faudrait avoir un taux d'accident autour de 500 victimes, là. Vous savez, on n'en veut pas, de victime, là, mais, si on compare le kilométrage routier et

tout, donc... Ça fait que, voyez-vous, le Québec, on avait 717 comparables. Et, quand on se comparait à la France, pour équivaloir à la France, ce serait 566 victimes; quand on se compare à l'Ontario, c'est 476 victimes. Je disais 500 tantôt, j'étais un petit peu trop... Donc, on peut voir que le bilan routier de l'Ontario est meilleur que notre bilan routier.

On regarde à peu près toutes les facettes. Vous savez qu'ils n'ont pas de photoradar non plus, ils n'ont pas de caméra feu rouge; ça fait qu'il faut regarder, voir qu'est-ce qui se passe en Ontario versus qu'est-ce qui se passe au Québec, et toutes les facettes sont vérifiées. Mais on avait vu... Vous voyez que la table de sécurité routière, en adoptant différentes mesures concernant les vitesses excessives, l'alcool au volant, tout le plan de la ministre Boulet des Transports a mis en oeuvre pour l'amélioration du bilan routier, bien plusieurs de ces mesures-là étaient en vigueur du côté ontarien. Donc, on peut voir qu'on a un peu de retard, on avait un peu de retard au niveau de la législation. Il faut voir le niveau contrôle, il faut voir le niveau climatique, on cadre les deux. Donc, on a encore du chemin à faire, mais ce n'est pas un mythe de penser que l'Ontario a un meilleur bilan routier que nous, c'est vrai.

M. Sklavounos: Sur combien d'années...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Ça fait combien d'années qu'ils sont en meilleure position que nous? Est-ce que c'est traditionnellement le cas? Ça fait plusieurs années ou c'est un phénomène relativement récent?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Depuis que je suis arrivé à la SAAQ, en 2005, toutes les statistiques que j'ai vues, leur bilan routier était meilleur que le nôtre. Je ne sais pas si notre vice-présidente Sécurité routière a l'information. Mme St-Cyr?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la Société de l'assurance automobile. Alors, j'ai sous les yeux les données qui remontent à 2002, on pourrait retracer vraisemblablement avant ça, mais c'est un taux de décès par 100 000 habitants. Alors, je vous nomme, à titre d'exemple, en 2002, l'Ontario, c'était 7,3, le Québec, 9,4; en 2003, 6,9, l'Ontario, 8,3, le Québec; 2004, 6,5, Ontario, 8,6, Québec; 2005, 6,3, Ontario, 9,3, Québec; 2006, 6,2, Ontario, 9,4, Québec; 2007 sera sûrement meilleur, mais nous n'avons pas les données 2007 de l'Ontario.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Vous avez mentionné un petit peu les mesures adoptées, présentées par la ministre Boulet. Je crois évidemment que ce sont des mesures

qui ressemblent un petit peu à ce qu'il y a en Ontario. Est-ce qu'il y a d'autres mesures que vous voyez en Ontario qui pourraient être transposées ici, au Québec, pour améliorer la situation? Est-ce que vous croyez que nous allons rapidement voir une différence?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, on peut voir qu'il y a un rattrapage certain. Hier, je vous mentionnais que l'année passée avait été la meilleure année historique du Québec; cette année est encore meilleure que l'an passé. Et l'effet des mesures du nouveau plan de la ministre des Transports va se faire sentir dans les années qui s'en viennent. Donc, il y a nettement amélioration sur le bilan routier québécois. Et ce qui me fait penser qu'on va s'approcher du système ontarien d'une façon importante.

Une chose qui personnellement m'interpelle, c'est quand je regarde aussi le bilan routier et la conduite chez les jeunes. Le fait que l'Ontario ait un système d'assurance privé, les coûts sont prohibitifs à l'accès au réseau. Or, au Québec, on est beaucoup plus, si vous voulez, corrects, je pense, en permettant l'accessibilité des jeunes à la conduite. Et le bilan des jeunes, vous savez que c'est le bilan le plus sévère qu'on peut avoir, d'où les mesures qui ont été prises en 1997-1998 pour amener l'accès graduel à la conduite chez les jeunes, et tout. Et on faisait remarquer juste avant de venir ici qu'on avait une amélioration d'à peu près 5 % suite à l'adaptation de ces règles-là. Alors, toutes ces mesures-là mises ensemble vont faire en sorte que le bilan routier québécois va s'approcher du bilan routier ontarien, et cette année d'une façon importante.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Y a-t-il des comparaisons faites au niveau international également? Vous avez mentionné la France très rapidement. Nous figurons comment si on est comparés à d'autres pays industrialisés?

M. Harbour (John): Toujours sur la base, M. le Président, qu'on avait 717 victimes sur nos routes, si nous avions le bilan routier de la Suède, ce serait 370; si on avait le bilan routier de la Grande-Bretagne, ce serait 423. On peut voir que, versus certaines juridictions autour du globe, notre bilan routier n'est pas le plus reluisant. Comme je vous dis, les efforts sont faits, et c'est toutes ces comparaisons-là qui ont amené tout le monde à réaliser l'importance de la circulation routière et du bilan routier.

Alors, au début de l'Année de la sécurité routière, en 2007, le bilan routier, la sécurité routière était au cinquième rang des préoccupations des Québécois. La première préoccupation des Québécois, au début de l'Année de la sécurité routière, était le réchauffement de la planète; la deuxième était les toxicomanies, la dépendance aux drogues et à l'alcool; la troisième était le suicide, surtout le suicide chez les jeunes; la quatrième, la violence conjugale; la cinquième était la sécurité routière, juste devant le sida.

À la fin de l'année 2007, l'année 2007, l'Année de la sécurité routière, tout le monde y travaille: la société

augmente sa publicité; le ministère des Transports augmente sa publicité; les policiers sont beaucoup plus présents sur les routes; on refait la législation; les journaux deviennent un petit peu intolérants aux massacres des fins de semaine et ils commencent à en parler beaucoup plus. Le poids média qu'on a obtenu durant l'année 2007 a été absolument phénoménal, de telle manière que du cinquième rang on est passés au deuxième rang, et, au début de 2008, on était à deux points de pourcentage près du réchauffement climatique.

Donc, les Québécois ont réalisé, avec l'année 2007, avec les statistiques de comparaison que nous avons avec d'autres juridictions, que ça n'a plus de bon sens. L'insécurité routière, c'est un prix énorme qu'on paie. Ce matin, j'ouvrais mon canard puis je regardais un article sur un jeune homme qui a tué une personne avec les facultés affaiblies ici, dans la région de Québec; et là c'était le procès, et là c'étaient les témoignages pour sentence. Et le journaliste disait dans cette affaire: Deux familles, la famille de la victime, la famille du chauffard... et les deux familles pleuraient, pas pour vengeance, mais... Puis là il faisait le rappel à la Société de l'assurance automobile, nos publicités où ont dit: «Un accident, ça frappe... ça frappe beaucoup de monde.» Alors, ça détruit deux familles. Puis je dis: En plus, pensez au policier qui a ramassé une jeune fille de 20 quelques années, là, morte sur le bord de la rue. C'est dommageable partout.

Alors, je pense qu'avec ce qu'on a fait en sécurité routière, pas juste nous, là, tous les partenaires, on a remonté, dans l'esprit des Québécois, la sécurité routière ou l'insécurité routière, et un mort, c'est un mort de trop.

M. Sklavounos: Est-ce que, M. Harbour, nous nous inspirons des pratiques étrangères au niveau de la sécurité routière?

M. Harbour (John): M. le Président, quand on se compare comme ça avec les meilleurs bilans mondiaux, c'est pour tirer des leçons, à savoir: Qu'est-ce qui se fait ailleurs? Qu'est-ce qu'on fait ici? Qu'est-ce qui porte fruit? On participe à beaucoup de forums mondiaux durant l'année pour comprendre les meilleures pratiques en matière de sécurité routière et, à ce moment-là, de voir comment on peut influencer ce qui se fait chez nous. Ça fait qu'autant au niveau de l'intervention policière... Vous savez qu'on travaille sur trois axes. La législation: Est-ce qu'ils ont des législations plus appropriées dans certains milieux? Pourquoi on va chercher les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, tout ça? Parce qu'ils ont des climats semblables au nôtre. Donc, on va se comparer avec ceux-là, mais, quand on se compare, on regarde qu'est-ce qu'ils font.

Je vous disais qu'il y a une tendance à peu près commune, c'est que les meilleurs au monde ont des photoradars, des caméras feu rouge; deux, comment ils agissent avec les jeunes, O.K.? Comment on arrive à faire une entrée graduelle à la conduite? Alors, toutes ces mesures-là sont comparées, les nôtres avec celles des autres, pour trouver les meilleures pratiques et influencer les législations. On ne fait pas la législation, c'est vous, mais on influence dans le sens qu'on va porter le bon message, si vous voulez, au bon moment.

● (14 h 20) ●

Le Président (M. Bergman): ...

M. Sklavounos: Est-ce que ce sont des pays, excusez-moi, rapidement... Le 0,05 au niveau de l'alcool, est-ce que c'est quelque chose qui, dans ces juridictions, réussit bien? Vous voyez...

M. Harbour (John): Le 0,05 est une des constantes qu'on a dans les autres juridictions qui ont des bons bilans, oui.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Fabrication et mise au rebut des plaques d'immatriculation (suite)

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Je voulais peut-être revenir tantôt sur... parce qu'il m'est venu une question sur les plaques, vous savez, la disposition des plaques. On sait quand même que, dans plusieurs cas... Et, lorsqu'on émet des cartes, vous savez, on en est seulement le détenteur, on n'est pas le propriétaire, tout ça. Et, lorsqu'on regarde, entre autres, sur la carte d'assurance maladie, on y mentionne: «Cette carte demeure la propriété de la Régie de l'assurance maladie et doit être retournée à sa demande.» Puis j'aimerais savoir: Qu'est-ce qui est derrière ça versus, vous savez, le fait qu'il n'y a aucun contrôle du côté de la SAAQ là-dessus? On sait que sûrement des plaques se retrouvent sur... C'est vrai aussi dans le cadre de plaques valides, mais ces plaques-là pourraient se retrouver peut-être plus facilement sur des véhicules volés. Vous pourrez peut-être nous en toucher mot, il y a sûrement des réseaux, là, pour ça.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Là, on parle de la plaque d'immatriculation derrière des véhicules. Comme je vous dis, le fait de ne pas avoir contrôlé les plaques dans le passé et le fait de ne pas exiger son renouvellement après x années fait en sorte qu'il y a beaucoup de plaques actuellement dans le réseau sur lesquelles il n'y a plus de contrôle.

Or, la seule manière de reprendre le contrôle sur les plaques physiques serait de rechanger, si vous voulez, l'ensemble des plaques et là, à ce moment-là, dire: La plaque est allouée et, dès qu'il y a remisage du véhicule, vente, abandon, mise au rancart, on exigerait le retour de la plaque. Mais c'est seulement une action de cette nature qui pourrait... Or, moi, je me dis: Si jamais, un jour, on vient à la conclusion de dire: Ce serait bon de changer soit le visuel ou la plaque avec les nouvelles technologies qui arrivent, avec la surveillance, la lecture des plaques, est-ce qu'un jour on ne deviendrait pas avec des plaques avec une puce, une plaque qui parlerait? À ce moment-là, s'il faut changer les plaques pour mettre des plaques à puce, je pense que la question devrait être posée à ce moment-là: Est-ce qu'on garde un contrôle aussi physique de la plaque, comme on contrôle le permis ou la carte d'assurance maladie? C'est une bonne question, je pense qu'il y a une bonne réflexion à y faire, mais, quand l'occasion va se présenter, je pense qu'il va falloir aller de l'avant.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Adaptation de véhicules pour les personnes handicapées (suite)

Mme Leblanc: Merci. Tantôt, on parlait des fournisseurs qui... Excusez-moi, j'avais encore d'autres questions concernant les véhicules adaptés. On parlait de fournisseurs tantôt, est-ce qu'il y en a qui sont spécifiquement accrédités?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je ne pourrais pas vous répondre. Je sais qu'on demande trois soumissions pour des fournisseurs. Je ne crois pas que nous ne donnions une liste de fournisseurs accrédités. C'est ça? Oui, on me confirme que c'est exactement ça. On demande aux clients d'aller chercher deux ou trois soumissions et de nous soumettre ces soumissions. Et, à ce moment-là, on choisit le soumissionnaire, le meilleur soumissionnaire des trois, et c'était le principe. Et, à ce moment-là, bien, il fait affaire avec le soumissionnaire en question.

Mme Leblanc: Parce que, vous savez, c'est quand même des sommes énormes que justement le gouvernement investit. Est-ce qu'il arrive parfois où, écoutez, il y a des soumissionnaires qui sont moins sérieux que d'autres? On sait que c'est le cas dans les entreprises.

M. Harbour (John): On a un contrôle de qualité, première des choses. Vous savez très bien que, quand on reçoit la soumission, on est capables de se faire une idée sur la justesse des prix, hein? Les employés qui sont dans ce secteur-là ont une connaissance très profonde de l'adaptation des véhicules par modèle. Deuxièmement, il y a des vérifications de qualité après faites, qui se font, de telle manière qu'on veut être sûrs que ce pour quoi on a payé, c'est ce qui a été installé sur le véhicule. Et, à ce moment-là, il y a des inspections de qualité, ça fait qu'on dit: Contrôle, prix, liste de pièces, le prix à l'heure. Alors, tout est contrôlé pour être sûr que la livraison est conforme et qu'il y a un contrôle de qualité par après.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Merci. Tantôt, on a parlé quand même de coûts importants, puis on sait que c'est quand même, ça, des coûts importants. C'est quoi, le coût moyen? Avez-vous le coût moyen d'un véhicule adapté ou c'est...

M. Harbour (John): Oui, tout à l'heure... Il faudrait diviser tout simplement le montant de 8 point quelques millions, là, par... on trouve le coût moyen. Mais, comme je vous dis, il n'est pas révélateur de... Il faudrait peut-être vous montrer combien, comment se répartit la cloche pour voir combien il y en a excédant 10 000 \$ ou 15 000 \$. Je pense que...

Mme Leblanc: C'est ça, votre coût moyen, il ne serait peut-être pas tout à fait exact, parce qu'on comprend que ce n'est pas dans les mêmes années.

M. Harbour (John): C'est ça. Et, quand on parle de 500 000 clients, bien là on dit: Le coût moyen

représentatif. Quand on parle de 500, 600, 700 clients par année, nouveaux, à ce moment-là, le coût moyen peut avoir des fluctuations d'une année à l'autre. On le voit très bien là dans les chiffres qui ont été évoqués tout à l'heure.

Mme Leblanc: Parce que, vous savez, mon questionnement est que c'est, ça... c'est quand même des... on revient aux montants importants qu'on a investis dans les véhicules. Est-ce qu'on connaît la suite de ce véhicule-là? Vous savez, est-ce que c'est revendu? Parce qu'en quelque part, bon, on sait que c'est un véhicule aussi qui va prendre de la valeur. Tu sais, est-ce qu'on s'assure... Bien, on ne peut pas s'assurer, mais vous êtes-vous penchés là-dessus — je suis sûre que oui — sur cette problématique-là, à savoir quelle sera sa deuxième vie? Parce qu'elle est drôlement importante pour, vous savez, les gens qui n'auraient pas accès.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je vais demander à Mme Tremblay de vous répondre, s'il vous plaît, sur le...

Le Président (M. Bergman): D'accord.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, pour répondre à la question de madame, effectivement on s'est penchés sur la question à savoir: Est-ce que le véhicule... Une fois que le client soit décide de changer de voiture ou encore il arrive un événement dans sa vie, que le véhicule devient disponible sur le marché, jusqu'où on peut se rendre en termes d'actions à poser par rapport à ce véhicule-là? Et ce qu'on est en train d'expérimenter depuis les six derniers mois, c'esst... Parce que ce qui est important, c'est qu'on reste dans notre champ de responsabilité, parce que le véhicule, il ne nous appartient pas. On rembourse le client pour des adaptations qui ont été faites dans sa voiture, la relation d'affaires est entre le client et le fournisseur. Donc, il fallait rester dans notre champ de responsabilité.

Et on s'est dit: Jusqu'où on peut se rendre pour essayer de trouver une deuxième vie ou une utilité à ce véhicule-là? Et ce qu'on est en train d'essayer d'expérimenter actuellement, c'est: on se garde, par région, les listes de véhicules qui ont été adaptés. Et, lorsqu'un client veut bien nous dire qu'il dispose de son véhicule, ou qu'il va le changer, ou n'a plus besoin de la voiture, on met cette donnée-là en banque de données pour nous. Et, lorsqu'un client nous arrive en nous disant: Bien, moi, j'aurais un besoin par rapport à un véhicule, ce qu'on fait, c'est qu'ayant demandé la permission au client précédent bien sûr... Comme je vous dis, on fait bien attention de la façon dont on le joue, mais on met les deux clients en relation pour voir est-ce que le client qui est prêt à disposer de sa voiture et le client qui, lui, a besoin de sa voiture, s'ils sont d'un commun accord à ce qu'on les mette en contact. On leur dit: Bien, il y a peut-être quelqu'un dans ta région qui aurait peut-être un véhicule qui conviendrait à ton besoin. Et, toujours à l'accord des deux clients, on transmet l'information.

Et on est en train de voir actuellement si cette façon de faire là peut donner du résultat et, concrètement, il y a-tu des clients qui font des transactions entre eux à

l'égard des véhicules qui sont adaptés. Mais on est très, très, très prudents d'en rester dans notre champ de responsabilité et de le faire en accord avec l'autorisation des deux clients. Et c'est quelque chose, comme je vous dis, qui est à l'essai actuellement. Alors, on va le tester, on va voir le résultat que ça peut donner. Et on avait cette préoccupation de dire: Bien, quand on met 18 000 \$ dans une voiture, bien peut-être qu'elle peut être utile à quelqu'un d'autre par la suite et...

Mme Leblanc: Je comprends que c'est épineux, parce que, bon, ça appartient quand même à la personne, et ça, je suis tout à fait consciente. Mais, outre votre champ de compétence, est-ce que vous aviez d'autres... mais qui déborderaient de votre champ de compétence ou... d'autres avenues qui pourraient aider finalement? Parce qu'on parle aussi, vous savez, de pouvoir être récupérés par des gens à moindres coûts dans le fond, là. Aviez-vous d'autres... est-ce que... En tout cas, je comprends la délicatesse, là.

Mme Tremblay (Nathalie): On commence. C'est la première fois que cette avenue-là est, je vous dirais, expérimentée, est testée sur le terrain. C'est sûr que des fois ce n'est pas les idées qui nous manquent. Mais là on y va très prudemment dans cette démarche-là. Là, on fait un premier pas, on va évaluer qu'est-ce que ça donne comme résultat. Et, comme je vous dis, dans l'équipe chez nous, les gens sont très créatifs et ont beaucoup de bonnes idées, mais on y va pas par pas et prudemment dans cette avenue-là. Mais la préoccupation que vous avez est une préoccupation qu'on partage: Est-ce que ces véhicules-là peuvent être utilisés pour quelqu'un d'autre?

● (14 h 30) ●

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

Comparaisons en matière de bilan routier (suite)

M. Grondin: Alors, on parlait tout à l'heure de l'Ontario, ce qui se passe dans les autres provinces concernant les accidentés. Remarquez que je n'ai jamais vérifié trop, trop. Comme les bars, en Ontario, ils sont ouverts jusqu'à quelle heure le soir? Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir une relation?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Grondin: Moi, ce que j'ai déjà entendu, c'est qu'en Ontario, à 11 heures, minuit, tout est fermé, les bars. Ce n'est pas la même chose au Québec.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Non. Parce qu'on me disait: Entre Hull et Ottawa, ils roulent les trottoirs plus de bonne heure, hein? On a vu ça. Non, je ne sais pas si c'est une problématique. Je ne connais pas. Mais, comme je vous dis, on regarde la législation, ce qui se fait du côté ontarien, qu'est-ce qui se fait du côté québécois, et on essaie d'évaluer et voir la différence entre les deux, et, à ce moment-là, on fait... C'est des bonnes questions. C'est des préoccupations que nous avons constamment.

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

Véhicules électriques à basse vitesse

M. Grondin: Moi, j'aimerais vous entendre... Vous savez qu'il y a beaucoup, là, de nouveaux véhicules, je pense, qui vont demander à embarquer dans le circuit routier, là, tous les petits véhicules électriques, les véhicules qui vont aller à 30, 40 km dans les villes. Même je pense qu'au Québec, à l'heure actuelle, on a des fabricants de ces véhicules-là qui les exportent à l'extérieur mais qui n'ont pas encore le droit de circuler au Québec. C'est quoi, votre vision dans ce champ-là?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je peux vous dire que, dès qu'un véhicule est autorisé, c'est une compétence fédérale-provinciale pour la circulation des véhicules sur les routes. Présentement, au Québec, on avait deux manufacturiers sur des véhicules à basse vitesse dans des zones délimitées. Je sais qu'il y a un projet pilote qui a été amorcé au début du mois de juin pour permettre de réellement vérifier, sur l'utilisation, ce genre de véhicule là, et les objectifs sont très précis. Ça fait que je demanderais à Mme Johanne St-Cyr, qui est la vice-présidente Sécurité routière, qui travaille activement sur le dossier de l'entrée des nouveaux véhicules, que ce soient les petits véhicules électriques ou de basse vitesse, de vous donner exactement l'état de la situation. Mais c'est un sujet qu'on suit avec beaucoup d'intérêt.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, alors, en complément d'information à ce que mon président vous a mentionné, effectivement, les véhicules électriques basse vitesse, vous avez adopté, lors des dernières modifications législatives, la possibilité pour le ministre des Transports de prendre des décrets qui autorisent la tenue de projets pilotes. La ministre des Transports a pris un tel décret. Et il y a autorisation pour les...

Une voix: Le 17 juin.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci beaucoup, M. le Président. Il y a autorisation, donc, pour des véhicules ZENN et Nemo, qui sont de petits camions électriques, si on veut, de se retrouver sur le réseau routier. Cependant, naturellement, cette chose-là est assortie de certaines conditions, parce que le but du projet pilote, c'est de voir dans quel environnement ces véhicules-là peuvent circuler — ils ont une vitesse maximale de 40 km — et quels éléments de sécurité doivent-ils respecter.

Je vous mentionne, en partant, comme M. Harbour l'a mentionné: C'est Transports Canada qui autorise, au Canada, les normes de fabrication des véhicules, et Transports Canada décide si un véhicule est fabriqué pour aller sur la route ou en dehors du réseau routier. Dans le cas des véhicules électriques basse vitesse, effectivement ils sont reconnus comme pouvant aller sur la route, mais ces véhicules-là ont été conçus à l'origine pour vraiment circuler plus dans des communautés

fermées. Ce sont des véhicules de proximité. Pourquoi je vous mentionne ça? C'est, quand on pense aux normes de sécurité qui sont exigées de véhicules, une image que mes ingénieurs m'ont donnée pour que je comprenne bien: les normes de sécurité qui sont exigées des véhicules électriques, c'est à peu près ça d'épais, puis, un véhicule de promenade, on pourrait remplir un container.

Alors donc, les véhicules n'ont pas les mêmes éléments de sécurité qu'un véhicule standard, d'où l'importance, dans un premier temps, de les tester dans un environnement projet pilote. Et là nous sommes en attente en fait des deux fournisseurs, ZENN et Nemo, pour qu'ils mettent des véhicules à disponibilité sur le réseau routier. Nous avons fait des protocoles d'entente avec eux pour préciser les critères d'évaluation. Nous les avons rencontrés. Et il n'y avait pas toujours, là, la semaine dernière, aux dernières nouvelles, de véhicule disponible. Mais la balle n'est pas... Nous sommes en attente, en quelque sorte.

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

M. Grondin: Bien, écoutez, moi, pendant l'été, c'était le 400e à Québec — vous êtes au courant de ça — puis on avait des véhicules électriques qui se promenaient dans la ville, les petits autobus. Et je trouvais ça formidable parce qu'on se promenait avec, je pense, une vingtaine de personnes, on montait des côtes. Ça fonctionnait très bien, aussi bien que les autres. Alors, qu'est-ce qui bloque pour qu'on développe ce genre de véhicule là?

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, avec votre permission.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la SAAQ. On parle de deux choses différentes, dans le sens suivant: il y a des véhicules de promenade standards ou des véhicules qui sont électriques, hybrides, mais qui peuvent rencontrer les mêmes vitesses que les véhicules de promenade habituels, alors qu'ici, parce qu'on parle de projet pilote, on parle de véhicules qui sont construits de sorte qu'ils ne peuvent pas excéder une vitesse de 40 km/h. Alors, ce n'est pas la même chose que les véhicules plus standards, hybrides ou les véhicules électriques qui seront développés et qui seront des véhicules de promenade, là, dans le plein sens du terme.

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

M. Grondin: Écoutez, je peux continuer dans le même sens. On permet la circulation des petites motocyclettes, là, à 40 km/h sur les routes. Je dois vous dire que — je ne sais pas, ils appellent ça des cyclomoteurs, quelque chose de même, là — moi, je pense que c'est quand même assez dangereux parce qu'ils seraient censés se promener juste dans des zones, je pense, de 60 km, mais on les retrouve un peu partout dans le circuit, à un moment donné, et puis on les retrouve plus haut que 60 km, des fois.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, M. le Président. Ce que je tiens à rementionner, c'est qu'en ce moment c'est possible pour les véhicules de types ZENN et Nemo de se retrouver sur le réseau routier à l'intérieur du projet pilote, sous réserve, pour eux, de signer le protocole d'entente. Nous sommes en attente à ce moment-ci.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Alors, M. le Président, ce que je viens d'apprendre de Mme St-Cyr, c'est que le projet pilote annoncé le 17 juin... nous sommes à la mi-octobre, et il n'y a pas encore d'automobiles qui sont livrables pour les projets pilotes.

Adaptation de véhicules pour les personnes handicapées (suite)

Je reviendrai là-dessus tantôt parce que j'ai encore quelques questions sur toute la question de la réparation des véhicules qui ont été adaptés pour les personnes handicapées. Il y a combien de fonctionnaires qui évaluent les soumissions qui vous sont acheminées par les fournisseurs ou les réparateurs?

M. Harbour (John): ...vous donner l'information dans...

Mme Tremblay (Nathalie): Une seconde.

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, actuellement, dans l'équipe, il y a cinq personnes qui sont attirées à regarder l'admissibilité, là, des véhicules.

M. Bouchard: Donc, la charge de cas par intervenant est de l'ordre d'à peu près 400, 430, je pense?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): La charge de travail par employé n'est pas égale dans une année. Ce que je peux vous dire toutefois, c'est que ce nombre d'employés là attiré à cette activités-là est passé de un employé à cinq employés. Pour assurer le service à la clientèle, on a dû ajouter des ressources à l'intérieur de l'équipe, et actuellement leur délai moyen de traitement est de l'ordre de trois mois, là. Alors, je n'ai pas la charge exacte par personne. Comme je vous dis, c'est variable dans l'année. Ce n'est pas une activité qui est régulière, mais notre délai est de trois mois actuellement à l'interne, et on est très, très, très soucieux du service, là. Alors, on s'assure que le nombre de ressources suit le volume de demandes qu'on a actuellement, et on a augmenté vraiment le nombre d'employés.

M. Bouchard: Est-ce que vous êtes satisfaits du délai de trois mois entre la demande du fournisseur ou du réparateur et la réponse de vos fonctionnaires?

Mme Tremblay (Nathalie): C'est clair que... Je peux vous dire que trois mois, c'est... je peux comprendre que c'est... tu veux toujours faire plus vite, tu voudrais toujours le faire plus rapidement. Le défi qu'on a à relever actuellement, en termes de services à la clientèle, est de faire l'adéquation entre les demandes qu'on a de nos clients, de toute nature, le nombre d'employés, le délai de services ainsi que les étapes qui doivent être franchies dans un dossier en même temps qu'on a... Surtout dans le domaine de l'adaptation de véhicules, ce à quoi on a dû s'attarder très fort, dans les deux dernières années... C'est que je vous avais dit qu'il y avait juste une personne qui occupait cette activité-là. M. Harbour vous a dit qu'on avait fait l'analyse de vulnérabilité de nos effectifs. La personne — c'était une expertise unique dans un secteur pointu — c'est une personne qui quittait pour la retraite, alors on s'est assurés de rendre ce secteur-là beaucoup moins vulnérable avec cinq personnes, et la formation a été au moins de six à huit mois, là, au niveau des ressources.

M. Bouchard: Quel objectif visez-vous? On est à trois mois, là... Puis, je regarde, dans votre déclaration de services aux citoyens, vous avez des objectifs très précis, là, sur les demandes d'indemnités, etc. Mais je n'en ai pas vu relativement aux délais de réponse et de livraison de la réparation dans le domaine des véhicules adaptés. Est-ce que vous en avez un?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

● (14 h 40) ●

Mme Tremblay (Nathalie): Merci, M. le Président. Actuellement, il est clair qu'on est en train de regarder de façon microscopique chacune de nos activités, et idéalement ce serait effectivement d'avoir une cible de délai de services activité par activité. Je vous dirais qu'on n'en est pas là actuellement. Ce qui est important... Là où on en est dans notre exercice de gestion, c'est vraiment de s'assurer que nos activités ne sont pas vulnérables. Ma priorité 1.4 plus, là, c'est vraiment au niveau de la vulnérabilité. C'était le plus grand risque qu'on avait dans l'adaptation de véhicule: on avait une ressource, elle partait à la retraite. On avait huit mois pour former la ressource, donc on s'est adressé en premier à rendre ce secteur-là moins vulnérable. Et l'étape suivante va être de regarder activité par activité quel délai de services on peut se fixer. Mais actuellement ce délai de services là pour cette activité-là n'est pas fixé.

M. Bouchard: M. le Président, est-ce que je me trompe si j'affirme qu'il n'y a pas, dans ce service-là, de protocole qui a un coût rattaché à chacune des activités, autrement dit qu'il n'y a pas de «benchmarking» sur les coûts attribuables à des réparations types? Par exemple, faire l'inspection d'une porte à glissière, ou relever une suspension, ou des trucs comme ça, est-ce que je me trompe en disant qu'il n'y a pas de «benchmarking»?

Mme Tremblay (Nathalie): Actuellement, ce qui a été fait...

M. Bouchard: Je vais peut-être clarifier ma question parce que je vois le froncement de sourcils de

M. Harbour sur la question. Mais, si on va dans un concessionnaire, hein, on apporte notre auto — on ne nommera pas de compagnie — mais, bon, on nous dit: Voici combien ça va coûter, puis ça ne prend pas de temps avant qu'on puisse l'évaluer parce qu'ils ont devant les yeux une réparation, ça coûte tant, etc., et donc il n'y a pas quiproquo ni entre moi, client, et le garage en question ou l'atelier en question, il n'y en aurait pas non plus, j'imagine, entre le fournisseur ou le réparateur et la société.

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, M. le Président, je vous disais tantôt: Dans le secteur d'adaptation de véhicule, la première priorité qu'on avait a été de rendre le secteur moins vulnérable. On a aussi agi sur le «benchmarking» autant en adaptation complète qu'en réparation et on se bâtit, à l'intérieur de nos outils de travail actuellement, pour bien contrôler les soumissions que les fournisseurs nous donnent, justement le «benchmarking» dont vous parlez. Alors, on y va même de façon fine au niveau même des pièces: Comment peut coûter une pièce au Canada, et même aux États-Unis? On est en train de voir les listes de prix aussi ailleurs, parce qu'il n'y pas beaucoup de fournisseurs spécialisés dans ce secteur-là, et on est en train de construire ce «benchmarking» là, autant au niveau du prix des pièces qu'au niveau du coût de la main-d'œuvre, pour être capables de bien évaluer les soumissions que les fournisseurs de services nous donnent dans ce secteur-là.

M. Bouchard: Mais j'imagine que ça va avoir un impact sur l'efficacité ou l'efficacéité du service? Parce que j'ai devant moi un certain nombre de dossiers où je vois les évaluations qui sont faites, et quelquefois c'est très, très, très surprenant. Vous avez des trucs comme par exemple: une demi-journée pour faire l'entretien de cette porte... pas une demi-journée, une demi-heure, c'est assez, point d'exclamation, on barre la réquisition puis on dit: Vous n'aurez pas le montant x, vous aurez le montant y, ce qui produit des situations, des communications puis des relations relativement abrasives entre certains de vos fournisseurs et les fonctionnaires de la société, parce que ça varie d'un fonctionnaire à l'autre puis ça varie d'une situation à l'autre.

Mme Tremblay (Nathalie): Et, si je peux...

M. Harbour (John): Juste pour vous montrer, c'est qu'on a mis cinq ressources. Les cinq ressources sont à proximité. Vous savez, ce n'est pas...

Deuxièmement, pour avoir travaillé principalement toute ma carrière dans le secteur d'assurance de dommages, lorsqu'on a un véhicule accidenté, il y a des systèmes informatiques qui vont nous donner des «overlaps», tout ça, et je suis familier, si vous voulez, avec les relations entre le réparateur et l'assureur. On n'est pas toujours d'accord, mais on a des standards. Et c'est sûr que, si je vous donne cinq heures pour changer le pare-chocs et je vous donne cinq heures pour changer une aile, si vous devez changer le pare-chocs et l'aile, ce n'est pas 10 heures, c'est peut-être huit heures, parce

qu'il y a des frais communs. Après ça, bien, on nous disait: Bien, il y a des frais d'atelier, il y a des mèches à souder, il y a du matériel autour du véhicule, et ça, dans l'industrie, on est arrivé à sortir des logiciels. Le Groupement des assureurs automobiles en a, les assureurs maintenant ont ce genre de logiciel là. On prend la photo du véhicule, c'est maintenant numérique, et le dommage est évalué, et on s'entend très rapidement avec le fournisseur.

Dans un cas artisanal...

M. Bouchard: C'est ce que vous visez? C'est ce que vous visez?

M. Harbour (John): Hein?

M. Bouchard: C'est ce que vous visez désormais dans le service, c'est-à-dire vous...

M. Harbour (John): ...que, dans une réparation normale d'une voiture, on arrive à des standards, et c'est beaucoup plus facile. Dans le cas de l'adaptation d'un véhicule pour personnes handicapées, je n'ai pas ces références-là. C'est un petit peu artisanal sur chaque adaptation parce qu'il n'y a pas de standard prérequis. Vois-tu, on en fait à peu près 600, 700, 800, nouvelles demandes par année, donc on n'a pas... Ça fait que ce qu'ils sont en train d'implanter chez nous, ce sont ces standards-là pour être sûrs que ces standards-là soient connus et du fournisseur et de nous pour amener une relation harmonieuse entre les deux: savoir ce à quoi on a droit et donner ce à quoi vous avez droit.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: M. Harbour, je suis persuadé qu'il y a des fournisseurs qui vont être heureux de lire ça. Mais une autre question qui se pose aussi, c'est la question d'intervention d'urgence. Il se trouve, par exemple, des personnes handicapées qui stationnaient — un exemple — leur véhicule dans un stationnement de centre d'achats. Elles reprennent leur véhicule. Leur plateforme d'accès ne rentre plus dans l'auto; elle reste ouverte, elle reste déployée. Ils appellent le fournisseur. Le fournisseur va les dépanner, mais le remboursement est refusé parce qu'on a besoin d'une autorisation préalable. Est-ce que c'est normal?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour... Mme Tremblay.

M. Harbour (John): Vous m'amenez un cas particulier, là. Je n'ai pas d'information.

M. Bouchard: Est-ce que vous avez une politique sur les interventions d'urgence?

Mme Tremblay (Nathalie): Comme je vous disais tout à l'heure, M. le Président, ce qu'on mentionnait, c'est que la relation du quotidien, c'est certain que c'est le client et son fournisseur. Et je n'ai pas spécifiquement cette donnée-là en tête, là, alors on pourra le vérifier plus spécifiquement. Parce que cet

élément-là, il m'échappe, là, ça fait qu'on pourra le vérifier pour revenir avec.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Ce n'est pas tellement la relation entre le fournisseur et le client, là, dont je parle, c'est la relation entre votre société et les fournisseurs. Parce que c'est évident que les clients développent une relation relativement serrée avec leurs fournisseurs, parce que ce sont des spécialistes de situations assez spécifiques. Mais la question est à savoir s'il y a une politique, à la société, concernant les situations d'urgence, où le fournisseur est appelé, doit intervenir, doit éventuellement envoyer une soumission à la société pour être remboursé et, comme il n'y a pas eu d'autorisation préalable, serait refusé. Alors, moi, j'ai sursauté en voyant une situation comme celle-là parce que je trouvais que ça n'avait comme ni queue ni tête, là.

M. Harbour (John): C'est-à-dire que, lorsqu'arrive un bris lors de l'utilisation du bien garanti par le fournisseur... Et vous voyez le souci où on demande une garantie: on la paie, la garantie, mais on veut qu'il y ait une garantie sur l'utilisation. Et, quand l'objet est garanti et qu'il y a un défaut de fonctionnement, c'est une relation entre notre client et l'assureur et pas nécessairement entre le fournisseur et la société. Sinon, on va perdre le contrôle sur la facturation. On n'est pas le CAA-Québec, avec une équipe de camions, pour aller dépanner. Ce n'est pas du tout notre rôle. Donc, on exige, lors de la réadaptation d'un véhicule, que les réparations soient garanties par le fournisseur, et le fournisseur doit respecter sa garantie pour l'utilisation du bien. Or, on n'a pas d'équipe mobile de réparation, de quoi que ce soit, là, on ne touche pas à ça.

Deuxièmement, quand il arrive une malfunction, O.K., un bris sur l'utilisation du bien, qui en est responsable? Est-ce que c'est un mauvais entretien de la personne qui a l'affaire? Est-ce que c'est une mauvaise installation? Et là, à ce moment-là, vous voyez comment on peut être dépourvus, n'ayant pas l'expertise pour faire les réparations nous-mêmes ou de voir — et on travaille a posteriori — quelle était la cause. Ça fait que, par souci de contrôle, on exige que le bien soit garanti, et on aime mieux payer la garantie en appel d'offres, et après ça ça devient une relation entre le client et le fournisseur. Mais, s'il y a des problèmes plus particuliers, on peut les regarder, ça, il n'y a aucune... on n'a pas la vérité révélée sur tout. Mais le principe de base sur lequel on fait la réadaptation des véhicules: on exige des biens de qualité ayant une garantie du fournisseur justement parce qu'on n'a pas l'infrastructure pour aller corriger ces choses-là à l'utilisation.

● (14 h 50) ●

M. Bouchard: Là, quelle est la durée de la garantie sur une réparation que vous exigez?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Ce qu'on dit à notre client d'exiger de son fournisseur, c'est d'obtenir les garanties qui vont avec les adaptations qui sont installées. On ne

va pas jusqu'à donner toutes les spécifications de garantie, de durée, quelles pièces devraient être garanties, lesquelles ne le devraient pas. Alors, on ne va pas jusque-là dans la spécification des éléments de garantie. On mentionne toutefois qu'il doit obtenir une garantie de son fournisseur sans spécifier tous les éléments de la garantie.

M. Bouchard: Est-ce qu'il y a une politique d'entretien vis-à-vis les véhicules qui sont adaptés? Parce qu'il pourrait y avoir, par exemple, un entretien qui est dû à des réparations ou à des bris. Mais, un entretien préventif, est-ce que c'est une politique qui existe, à la société, vis-à-vis les véhicules adaptés?

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Non. Ce que la couverture d'assurance prévoit à l'égard de l'adaptation des véhicules, c'est: lorsqu'une personne accidentée a besoin d'un véhicule adapté, la couverture prévoit que l'on couvre l'adaptation et que l'on couvre certains éléments de réparation. Mais, dans le rôle qu'on a au niveau de l'assureur, c'est prévu qu'est-ce qu'on couvre et qu'est-ce qu'on rembourse, mais on ne va pas... Au même titre que la garantie tout à l'heure, ma réponse va être la même pour la réparation. On ne va pas de façon pointue avec des politiques d'entretien obligatoire, avec des cédules d'entretien obligatoire, notre responsabilité d'assureur ne nous amène pas jusque-là actuellement. Et on est vraiment plutôt au niveau de qu'est-ce qu'on couvre et qu'est-ce qu'on va couvrir en termes de réparation et qu'est-ce qu'on va couvrir en termes d'adaptation.

Véhicules achetés à l'extérieur du Québec

Le Président (M. Bergman): Alors, pour le bloc de 20 minutes pour le côté ministériel, j'aurai l'honneur de demander la première question. Quelles sont les exigences pour un résident du Québec pour acheter une automobile immatriculée hors du Québec, au Canada, ou hors du Québec, aux États-Unis, pour la ramener, cette auto, au Québec? Quelles sont les exigences? Est-ce qu'on a des chiffres sur les montants d'autos achetées hors Québec, ou directement à un concessionnaire ou en répondant à une annonce dans un journal hors Québec ou sur *eBay*, une auto neuve ou usagée? Et est-ce qu'il y a des exigences par la SAAQ dans une transaction de cette nature?

M. Harbour (John): Lorsqu'il y a importation d'un véhicule étranger, hors Québec, O.K., qui s'en vient sur notre territoire, si le véhicule est neuf, ça rentre par le système d'entrée. Donc, c'est plutôt, selon la construction du véhicule, est-ce qu'il a le droit d'être vendu au Canada, et, à ce moment-là, à l'importation. Ça fait que, sur les véhicules neufs, si vous voulez, ça rentre dans le... Parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de véhicules provenant de l'étranger qui sont vendus. Il faut qu'ils soient construits selon les normes canadiennes pour pouvoir rouler sur les routes du Québec.

Le Président (M. Bergman): Les normes canadiennes ou les normes québécoises?

M. Harbour (John): Pardon?

Le Président (M. Bergman): Les normes canadiennes ou les normes québécoises?

M. Harbour (John): Les normes canadiennes. Comme on disait tout à l'heure, c'est un partage de responsabilités, puis les normes de construction des véhicules, c'est une responsabilité fédérale, et on doit s'y conformer pour distribuer la voiture sur le territoire.

Lorsque vous apportez un véhicule étranger et qu'il est usagé, il y a deux possibilités. Le véhicule n'a jamais été déclaré perte totale ou pas accidenté, donc c'est un véhicule qui provient d'un autre, on demande tout simplement les papiers de la transaction, et à ce moment-là il est immatriculé au Québec.

S'il a été déclaré perte totale par un autre assureur sur un marché étranger, il est impropre à rouler sur les routes, il ne peut pas être réparé et remis sur les routes du Québec. Donc, à ce moment-là, si l'immatriculation n'est pas transférable parce que déclaré perte totale, à ce moment-là il ne peut pas être réimmatriculé au Québec. Supposons, je ne sais pas, moi, un assureur... Quand il y a eu l'ouragan Katrina, là, dans le Sud des États-Unis, il y a des voitures qui ont été complètement inondées. Une voiture inondée habituellement est déclarée perte totale. Les pertes totales, on avait eu pas tout à fait l'information et on a couru après des véhicules à un certain moment donné, et on s'est assurés maintenant que, quand c'est déclaré une perte totale, on a les communications voulues pour le rendre impropre à la circulation au Québec.

Lorsqu'il a été déclaré gravement endommagé et qu'il est réparé, il doit passer une inspection mécanique pour s'assurer que le travail a été fait selon les normes, et on exige en même temps les factures de réparation du véhicule. Ça fait que, si le véhicule, je ne sais pas, est gravement accidenté, donc on demande, lors de l'inspection mécanique du véhicule, le dossier de réparation pour s'assurer qu'il n'a pas été reconstruit, si vous voulez, avec des pièces volées.

On a présentement beaucoup de discussions avec le monde de l'assurance privée, le Groupement des assureurs automobiles et des assureurs privés au Québec, où il pourrait y avoir de l'importation de véhicules nettement volés, si vous voulez. C'est qu'on importe le numéro d'identification du véhicule, le numéro de série, on vole le véhicule sur le territoire, on lui met le numéro de série et actuellement on regarde la possibilité avec le GAA, avec des assureurs et la Sûreté du Québec d'exiger l'authentification des véhicules.

Donc, vous savez qu'un véhicule a des numéros de série cachés. On est capables de reconstituer toutes les composantes principales d'un véhicule et vous donner les composantes à savoir si réellement de ce véhicule-là qu'on parle, c'est celui qui a été importé ou si les numéros de série vont me dire: C'est plutôt attaché à un véhicule qui a été volé sur le territoire.

On est à travailler actuellement. Le problème, c'est que les assureurs voulaient avoir accès à ces numéros de série là cachés sur les véhicules pour l'authentification, parce que, n'oubliez pas, c'est pour protéger le citoyen. Si le citoyen acquiert un bien volé et qu'après ça la police le trouve, il perd son bien, hein, tu sais, le bien est saisi.

Donc, il faut s'assurer que les véhicules qui sont immatriculés et qui transitent au Québec soient des véhicules non volés et conformes. Ça fait que, là, actuellement, le Groupement des assureurs automobiles, on est à deux pas de faire une entente avec eux, mais ils se sont vu refuser le droit d'avoir accès à ces numéros de série là. Il faut absolument être un corps policier pour avoir accès aux numéros de série.

Or, si on rend l'authentification obligatoire au Québec, si on demande à la ministre de rendre l'authentification... et que le Parlement l'accepte... Mais il faut être sûrs d'être capables de donner le service à la grandeur du Québec, et c'est là qu'est la pierre d'achoppement présentement dans le dossier. C'est qu'on regarde qui peut avoir... Les corps policiers peuvent avoir accès. Est-ce que les corps policiers ont un intérêt pour faire le travail? On a même regardé avec les corps policiers, on a dit: Si vous ne pouvez pas faire le travail et qu'on ne trouve pas d'autres solutions, est-ce qu'on peut penser que Contrôle routier Québec puisse avoir cette accréditation-là, à ce moment-là, pour contrôler, sur le territoire, les véhicules et les numéros de série?

Les dénouements. Il y a une mission qui part parce que, dans l'État de New York, présentement, de tels contrôles existent, et la mission va partir, là, dans les prochains jours. On m'a demandé mes dates de disponibilité parce que j'avais un intérêt à aller voir. Je suis plutôt, de nature, visuel et je veux voir comment ils opèrent, dans l'État de New York, pour contrôler des importations de véhicules usagés, pour le contrôle des numéros de série, pour pouvoir appliquer la même chose sur notre territoire pour protéger nos citoyens qui acquièrent un véhicule, qui après ça peuvent s'apercevoir que j'ai le droit à la moitié de mon véhicule, l'autre moitié a été volée. Ça fait que ça n'avait aucun sens.

Ça fait que donc vous allez voir arriver bientôt quelque chose certainement en législation, où on va demander l'authentification obligatoire du véhicule importé. Est-ce qu'on va y aller pour l'ensemble des importations ou si on va commencer là où le problème est le plus important? Mais on pense qu'avec l'authentification obligatoire on peut faire un pas majeur, mais il faut déployer une infrastructure au Québec pour pouvoir le faire, et c'est exactement là où j'éprouve des problèmes à trouver la solution. Je travaille en étroite collaboration avec les assureurs privés et avec les corps policiers, et on va trouver la solution d'ici quelques mois, c'est certain.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: M. le Président, j'ai quelques questions sur le phénomène du vieillissement de la population, mais je remarque que M. Harbour témoigne depuis deux heures presque sans arrêt. On pourrait peut-être prendre une pause de quelques minutes afin de lui donner un répit.

Le Président (M. Bergman): Je suspends nos travaux jusqu'à 15 h 15.

(Suspension de la séance à 15 heures)

(Reprise à 15 h 19)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, on reprend le bloc de 20 minutes. Il y a un autre 12 minutes dans le bloc pour le côté ministériel.

Plan d'action concernant l'intégration des personnes handicapées (suite)

Et, M. Harbour, j'aimerais retourner à une question que je vous ai demandée il y a quelques minutes, pour une précision. Peut-être, il y avait une précision dans la question et la réponse, alors j'aimerais la reprendre, M. Harbour, si vous êtes assez bon. Il semble, M. Harbour, que la SAAQ n'a pas produit de plan d'action pour les personnes handicapées pour les années 2007 et 2008, malgré l'obligation en ce sens prévue à l'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Et comment expliquez-vous que la SAAQ n'a pas produit de plan d'action pour les personnes handicapées pour ces années 2007-2008? J'aimerais reprendre... la réponse, s'il vous plaît, et c'est pour M. Harbour.

● (15 h 20) ●

M. Harbour (John): M. le Président, je m'excuse, j'ai été imprécis un peu. J'ai mélangé une politique avec un plan d'action tout à l'heure. Ça fait que donc on va essayer d'être beaucoup plus précis.

Le plan d'action, qui est le dernier plan d'action qui a été diffusé par la société, touchait l'année 2006. Il n'y a pas eu de plan d'action pour l'année 2007. Nous sommes en train de faire le plan d'action 2007-2008. Nous sommes en communication avec l'Office des personnes handicapées du Québec, et le tout va être régularisé cette année. Pourquoi on ne l'a pas fait? C'est tout simplement une erreur administrative, si vous voulez. Pour des raisons administratives, le plan d'action n'avait pas été fait pour l'année 2007. Le tout va être corrigé en 2008.

Le Président (M. Bergman): Alors ça, c'est deux plans d'action: un pour 2007 et un pour 2008.

M. Harbour (John): Et un pour 2008, oui.

Le Président (M. Bergman): Merci beaucoup.

M. Harbour (John): Merci.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Questions de sécurité routière touchant les aînés (suite)

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Donc, sur la question du vieillissement de la population, selon une étude que la SAAQ...

M. Tomassi: Tu ne pointes pas personne, là?

M. Ouimet: Non, je ne pointe pas personne. Selon une étude publiée par la SAAQ en 2003, le nombre

de personnes âgées de 70 ans et plus titulaires d'un permis de conduire devrait passer d'environ 348 000 personnes en 2003 à environ 549 000 personnes en 2015, soit une augmentation de 58 % en 12 ans. L'augmentation sera plus prononcée chez les femmes, 86 %, que chez les hommes, 39 %.

La question que j'ai envie de vous poser, M. Harbour, c'est: Devant ce phénomène, devant cet état de situation, quelle est la réflexion de la SAAQ? Est-ce que la SAAQ va modifier son offre de services? Est-ce qu'elle va modifier ses pratiques? Comment va-t-elle tenir compte de ce nouveau phénomène et comment est-ce que vous articulez un peu votre vision par rapport au vieillissement de la population?

M. Harbour (John): Premièrement, il faut remarquer que les mesures qui sont en place pour le maintien des permis de conduire pour les personnes de 70 ans et plus au Québec est très bien. Le taux de sinistralité, si vous voulez, c'est-à-dire la fréquence d'accidents impliquant des personnes âgées, ce sont dans les meilleurs taux de l'ensemble de la population. Donc, le suivi médical qui est fait et le suivi des personnes pour le maintien du permis, on le fait nominatif, hein? Quand la personne... on suit individu par individu, on lui écrit. Donc, c'est un des bons systèmes.

Ce que ça nous interpelle, c'est l'augmentation du volume de personnes devant être suivies médicalement, au Québec, pour maintenir les permis de conduire, et c'est ça qui nous interpelle devant l'augmentation. Après avoir examiné, au début de cette année, la possibilité de dire: Est-ce qu'on indexe, si vous voulez, comme le vieillissement de la population, les âges requis pour le renouvellement du permis ou les examens médicaux? C'est-à-dire l'espérance de vie est à 78 ans, on demandait des examens médicaux à tous les deux ans à partir de l'âge de 80. Est-ce qu'on devrait commencer à, si vous voulez, prolonger la période, c'est-à-dire, bien, cette année, ça va être 81, 82, 83? Et on en est venus à la conclusion que non parce qu'on veut protéger le bilan routier et la sécurité routière sur les routes du Québec. Donc, on n'a pas pensé pour l'instant, en tout cas, demander au législateur de changer la réglementation pour modifier les âges des personnes.

Par contre, il fallait s'occuper à l'interne de dire: Cette croissance-là démographique des personnes sujettes à contrôles médicaux, comment on va arriver à les suivre? Et c'est le travail qui a été fait durant les deux, trois dernières années chez nous, à savoir la productivité, le réexamen des systèmes informatiques, le nouveau formulaire pour aider le médecin à nous indiquer, si vous voulez, l'état de santé du patient.

En passant, hier, on m'avait posé une question sur les formulaires d'état de santé pour les personnes âgées. Je peux vous dire qu'il n'y a aucun formulaire, O.K., c'est-à-dire aucun... J'ai dit une petite menterie, M. le Président, il y en a un qui demande l'intervention de la personne. Lorsqu'on envoie un formulaire à une personne pour raison d'âge ou raison médicale et qu'on demande de remplir le formulaire, aucun formulaire n'est rempli par la personne, exception faite du conducteur professionnel des classes 1, 2, 3 et 4 qui doit remplir la section I du formulaire concerné. Et là, à ce moment-là, c'est de savoir: Vous conduisez combien

d'heures par semaine? C'est pour voir l'utilisation qu'il fait d'une façon occasionnelle ou non occasionnelle et dans quelles circonstances il utilise son permis pour conduire des camions lourds ou autrement. Mais, dans tous les autres examens médicaux, c'est clairement indiqué en haut du formulaire à savoir que ça doit être rempli par le médecin omnipraticien, là, le médecin régulier du client ou si ça doit être rempli par un ophtalmologiste ou un optométriste. Donc, il n'y a aucun... Je comprends que, si un client avait voulu remplir ces questionnaires médicaux là, c'était, à ce moment-là, trop compliqué pour lui.

Partant de là, l'augmentation démographique, on a augmenté la capacité de faire de la société, deux, on maintient les critères actuels parce que les résultats sont merveilleux. Je pense que ça fait exactement le travail qu'on voulait, on le fait avec beaucoup de doigté, et je pense qu'on maintient actuellement l'orientation pour le vieillissement de la population en augmentant les capacités de faire de la société.

M. Ouimet: Mais, d'après ce que j'entends, là — je vous ai peut-être mal interprété — il n'y a pas de changements que vous entendez apporter à quelque niveau que ce soit.

M. Harbour (John): Non. Sauf dans les formulaires pour accélérer la prise de décision ou... Il n'y a pas de changement sur l'examen à 75 ans, à 80 ans après, à tous les deux ans par la suite. On a fait des programmes de formation avec le Collège des médecins pour être sûrs que les médecins posent les bonnes questions et établissent le bon diagnostic. Vous savez que ce n'est pas juste une question de vision, hein, c'est une question assez complexe de voir si la personne doit... On a adapté le véhicule avec des restrictions, c'est-à-dire pour permettre à la personne d'être autonome le plus longtemps possible sur nos routes tout en maintenant sa sécurité et celle des autres. Donc, il n'y a pas de changement de prévu actuellement sur... sauf la croissance de la capacité de la société à répondre aux besoins de cette population-là.

M. Ouimet: Et, les discussions, vous les faites à l'interne. Est-ce qu'il vous arrive, je ne sais pas, moi, d'ouvrir une discussion un peu plus large avec des représentants des personnes âgées, par exemple, pour obtenir leur point de vue, à savoir: Est-ce que la SAAQ devrait modifier ses politiques compte tenu d'une nouvelle masse de personnes qui vont atteindre un âge plus avancé et qui seront toujours clients de la SAAQ?

M. Harbour (John): Je pourrais demander, si vous voulez, à Mme St-Cyr, qui s'occupe de la sécurité routière, de faire le point, si vous voulez, sur les discussions qu'on peut avoir avec des intervenants sur le marché.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, M. le Président. Effectivement, d'une part, naturellement nous participons aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière, et le Conseil des aînés y est représenté. Et les

discussions que nous avons eues jusqu'à présent témoignent du fait qu'ils sont satisfaits de l'approche parce que ce qu'on dit: Ce n'est pas l'âge qui fait foi de tout, c'est vraiment la capacité à conduire. Et c'est pour ça que, M. le président l'a mentionné, on commence les examens statutaires à l'âge de 75 ans. C'est qu'à l'âge de 75 ans, là, il peut commencer à y avoir, là, dans nos statistiques, une présence plus marquée dans les accidents. Cependant, je tiens à vous rassurer, quand on regarde les conducteurs... à titre d'exemple, les conducteurs de 65 ans et plus, ils représentaient 14 % de tous les titulaires de permis en 2007. Or, 90 conducteurs âgés ont été impliqués dans des accidents avec décès, 10 %, alors qu'ils représentaient 14 % de tous les titulaires. Et 8 % ont été impliqués dans des accidents avec dommages corporels. Donc, ils ne sont pas surreprésentés dans les accidents.

Outre les mesures mentionnées déjà évoquées par le président, il a mentionné le travail fait avec le Collège des médecins. Alors, effectivement, comme M. Harbour l'a mentionné, nous avons développé un guide destiné aux médecins. Nous avons revu le formulaire. Nous participons aussi à l'élaboration d'un programme de formation continue. Nous avons aussi développé une approche, en Beauce, qui était plus de type projet pilote, ça s'appelle Vieillir au volant, de manière à sensibiliser aussi l'entourage de la personne vieillissante parce que, si une personne... À titre d'exemple, vous êtes visité par le CLSC, vous n'êtes plus capable de faire la cuisine, vous n'êtes plus capable d'être autonome, peut-être que vous devriez songer à cesser de conduire.

● (15 h 30) ●

M. Ouimet: Merci.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

Véhicules électriques à basse vitesse (suite)

M. Tomassi: Merci. Merci beaucoup. Mme St-Cyr, je voudrais revenir à vous, si M. le président le permet. Lors de la consultation générale qu'on avait eue sur les deux projets de loi, le 55 et le 42, mais plus spécifiquement sur le 55, nous avons eu le plaisir d'avoir les gens, les entreprises, là, Nemo et ZENN, qui étaient venus nous parler. Et, lors de la mise en application de la loi, il y a des éléments de la loi n° 55, ou vice versa... avaient été ramenés à la loi n° 42 pour qu'ils puissent avoir droit au projet pilote... Ces gens-là nous avaient dit qu'ils étaient prêts à mettre sur la route du Québec les autos électriques qu'on voulait avoir dans les projets pilotes. Là, vous nous annoncez qu'il n'y a aucune entente qui est signée encore avec la SAAQ pour les projets pilotes. Y a-tu une raison pour cette situation-là?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, nous n'en connaissons pas la raison. Cependant, nous sommes toujours en attente effectivement de signature de leur part.

M. Tomassi: Oui, mais y a-tu des contacts... Excusez, M. le Président. Y a-tu eu des contacts qui se sont faits vis-à-vis les entreprises pour les... réguliers?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, il y a eu des contacts réguliers avec les entreprises.

M. Tomassi: Aucun, aucun... eux, aucun contact avec vous. Il n'y a pas d'auto disponible actuellement, et le projet pilote ne fonctionne pas.

Mme St-Cyr (Johanne): Nous sommes en attente. Nous ne sommes pas informés d'ingrédients qui ne leur plairaient pas dans les ententes. Il y a vraiment eu des échanges de manière à ajuster les choses pour qu'elles soient possibles et pertinentes aux fins d'évaluation du projet pilote. Mais là nous sommes en attente de leur signature.

Hausse des droits d'immatriculation de motocyclettes

M. Tomassi: Une question pour M. Harbour, complètement à l'opposé des voitures électriques. Nous avons eu, depuis votre arrivée à la SAAQ, à la société, et depuis surtout la refonte des primes d'immatriculation, tout le débat qu'il y a eu vis-à-vis les motocyclistes. Vous avez eu le plaisir et, je crois, la bienveillance de rencontrer les gens, surtout les gens du CAPM, Comité d'action politique motocycliste, gens que j'avais rencontrés aussi avec Mme la ministre. Vous avez eu des discussions avec eux pour revoir le système de tarification. Eux voulaient que l'augmentation soit répartie sur l'ensemble de ceux qui ont un permis de conduire de motocycliste comparativement à actuellement où est-ce que c'est plutôt fait sur la catégorisation de motos.

Une des voies que vous aviez dites, et je pense que vous étiez ouverts à revoir le système de tarification, c'était... Puis je pense que c'était le bienvenu, je pense que c'était dans la même lignée que quand la SAAQ a décidé de demander aux conducteurs détenteurs de permis de conduire de véhicule lourd, à savoir: En avez-vous vraiment besoin, oui ou non? Si vous n'en avez pas besoin, bien on va vous l'enlever, la clause, la classe de... faire en sorte que la SAAQ pouvait avoir un portrait plus juste de la situation des détenteurs de permis de conduire de véhicule lourd. La même disposition, vous l'avez faite sur les motos, je crois. Je ne sais pas le délai de temps, c'est jusqu'à quand, c'est quoi, la réponse que vous avez eue, comparativement au monde qui avait la classe motocyclette, combien ont renoncé à cette clause pour voir... Est-ce que vous restez encore dans le temps pour la révision de cette tarification?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, les relations ou les discussions avec le monde de la moto sont toujours à l'heure du... en opération, si vous voulez. Ce qu'on voulait, c'est que... La demande du monde de la moto, c'est d'avoir une prime personnalisée, c'est-à-dire une prime adaptée au dossier de conduite du motocycliste. Or, on ne pouvait pas aller bien loin dans l'analyse du fait que tout le monde avait la classe 6. J'avais la classe 6 sur mon permis de conduire, mais je

ne sais pas conduire une moto. Donc, il fallait absolument, comme on dit dans le langage du métier, nettoyer la classe 6 pour savoir qui conduit une moto. Or, il y a 141 000 ou 145 000 motos au Québec, on s'attendait à avoir à peu près 250 000 détenteurs de la classe 6. La classe 6 revient au même prix que la classe 5, hein? Vous payez 35 \$ par année d'assurance sur la classe 5; pour la classe 6, ça va être un 35 \$ additionnel. Et on m'avait dit: On va avoir à peu près 250 000 détenteurs. Or, on a une bonne nouvelle: si la tendance se poursuit cette année sur les renouvellements, on va avoir à peu près autour de 500 000 détenteurs de la classe 6, donc un apport financier additionnel, si vous voulez, pour la classe 6, pour les motocyclistes.

L'autre point, c'est de savoir, maintenant qu'on sait qui conduit des motos, quel est le profil de conduite et qu'est-ce qui peut aggraver le dossier d'un motocycliste. Dès qu'on va avoir l'information, nos actuaires vont travailler sur la segmentation et, à ce moment-là, on va voir avec le monde de la moto qu'est-ce qui serait approprié de faire pour demander une prime raisonnable, mais une prime proportionnelle au risque pour les motocyclistes. Alors, c'est le travail qu'il nous reste à faire.

Entre-temps, on continue, parce que c'est comme le *Petit Prince*, on continue nos discussions avec le monde de la moto. Le monde de la moto avait beaucoup de questions sur le facteur de perte maximum probable qui était appliqué, qui était le même pour les véhicules de promenade que pour les motos. Alors ça, c'est purement interne, si vous voulez, de savoir comment je répartis la perte ou le coût entre les motos et les véhicules de promenade. On a mandaté une firme d'experts, Aon, pour faire l'étude. On a eu le rapport, le rapport nous plaît et plaît aussi au monde de la moto. Il est déposé. Et, lors de la prochaine tarification, on va tenir compte d'une proportion peut-être différente sur la perte maximum allouée à une clientèle qui est moins nombreuse sur la moto, comparé au véhicule de promenade où le nombre est plus grand, ce qui est normal en assurance. Donc, le rapport a été bien accueilli.

Ça fait qu'on continue à travailler. On avait une compréhension des rapports Hurt et MAIDS qui sont souvent cités par le monde de la moto et on a éclairci cette différence-là de compréhension qu'on pouvait avoir sur des études nord-américaines et européennes. Là, on vient d'avoir un rapport récent au niveau français, qu'on a partagé. Actuellement, je fais des pieds et des mains pour établir une relation avec une mutuelle française pour amener, si vous voulez, la discussion, à savoir: Comment vous faites sur votre territoire pour bien répartir la prime entre les conducteurs et comment vous faites vos catégories de conducteurs? On sait qu'en France, les températures étant plus clémentes, ils en ont beaucoup plus. Donc, peut-être qu'on peut trouver des solutions là-dedans appropriées qui pourraient s'importer pour demander la juste prime au monde de la moto.

Donc, les discussions vont bon train. Il faut attendre la fin de l'année 2008 pour avoir le détail des personnes qui conduisent des motos. Le nombre est plus important que ce qu'on croyait au départ, donc c'est une bonne nouvelle, je pense qu'on l'accueille avec beaucoup de plaisir. Maintenant, il va falloir travailler plus

loin pour personnaliser la prime et revenir le plus rapidement possible pour corriger, si vous voulez, la tarification ou la classification des motos pour assurer une plus grande sécurité routière et une plus grande équité. Donc, les travaux vont bon train, mais c'est un gros dossier.

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

Déficit accumulé du Fonds d'assurance automobile (suite)

M. Grondin: Moi, j'aimerais, rendus à ce stade-ci, là, qu'on regarderait... Il y avait un manque à gagner, il y avait un déficit à la SAAQ, on a eu des hausses de primes et on a eu aussi des baisses d'accidents, mortels et de blessés graves. On sait qu'on en a eu en 2008, on va en avoir en 2009, on va en avoir en 2010. J'aimerais savoir, moi, là: C'est où qu'on va trouver le niveau acceptable? Si on est capables, et je le souhaite, de continuer à baisser notre bilan, est-ce qu'on va, à un moment donné, arriver où on n'aura plus besoin de monter ces hausses-là et on va pouvoir arriver à un équilibre?

M. Harbour (John): M. le Président, c'est que, lorsqu'on avait fait les études actuarielles sur les données de 2004, on en était arrivés à une perte nette caractéristique à 6,5 % de revenus de placement, O.K.? Je pense que ça, c'est bien important de se rappeler que je ne vis pas à la hauteur des revenus de placement comme ils se présentent. J'ai déjà eu 18 %, je ne me suis pas énérvé, comme on dit, je n'ai pas fêté, je n'ai pas ouvert le champagne. Et, si, cette année, c'est plus sévère, je vais essayer de ne pas brailler, quoique je trouve que la correction est majeure. Mais, à 6,5 %, on en est arrivés à la démonstration que la perte nette caractéristique était de 500 millions par année. Donc, on a dit, nous autres... et vous vous rappelez, je disais: Les caisses vont être vides en 2018; continuons sur ce principe-là, à 6,5 %, on vide la caisse; alors l'argent qu'on a pour indemniser correctement les personnes handicapées de la route, bien je n'en aurai plus. Ça fait que...

● (15 h 40) ●

Le 500 millions, on s'était donné un plan en trois volets. Le premier volet, on disait: Nous, on pense qu'on peut baisser les dépenses internes de 70 millions. Comment on y arrive? En gelant les coûts de la société, c'est-à-dire en maintenant une main de fer, si vous voulez, sur les coûts, les dépenses qu'on peut avoir dans le secteur de l'indemnisation. Ma vice-présidente-directrice générale du fonds fait ça avec un sourire et présente ça agréablement de telle manière que c'est suivi.

Deuxièmement, on avait dit: Si on fait un service d'indemnisation plus personnalisé, on peut raccourcir les périodes d'indemnité de remplacement du revenu, et ça a été fait. Donc, le 70 millions qu'on avait dit qu'on irait chercher, il est fait, mais on avait dit qu'on le ferait sur trois ans, on l'a fait dans un an, donc un peu plus rapidement que prévu. Et ça, c'est fantastique, parce que plus vite on le fait, moins je cumule de déficit après. Ça fait que donc, lui, il est fait.

Le bilan routier, on avait dit: Nous, notre objectif... Bien, il fallait se donner un objectif, on a dit: Il faut revenir au bilan routier de 2001, autour de 610 victimes. Or, on a travaillé fort, le gouvernement nous a écoutés, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, unanimement, O.K., tous les partis politiques, l'année 2007 l'Année de la sécurité routière, sur proposition du ministre de la Sécurité publique et des Transports. Tout le monde a mis l'épaule à la roue de telle manière que le bilan s'est corrigé. On avait dit, encore là, sur trois ans; il s'est corrigé tout de suite en 2007. À 608 victimes, vous voyez bien la concordance avec notre objectif de 2001. Cette année, si la tendance se poursuit, d'après nos projections, on est à 600 victimes, donc le bilan routier s'est corrigé plus rapidement que prévu mais comme prévu, de telle manière qu'on avait dit qu'on baisserait les coûts de la société de 130 millions récurrents annuels. C'est fait.

Après ça, on avait dit: Pour les années 2008, 2009, 2010, on va augmenter les primes de 100 millions, 100 millions, 100 millions. Ça paraît des gros chiffres, 100 millions, mais vous savez que, sur l'immatriculation, c'était 2 % d'indexation; cette année, l'indexation, c'est 2,4 %. Donc, c'est des montants à peu près de 2 \$, 3 \$ d'indexation sur la prime d'assurance. Après ça, bien il y avait une augmentation de 12 \$ sur le permis de conduire. D'ailleurs, ceux qui ont renouvelé cette année et qui ont eu à payer l'augmentation du permis de conduire pour cette année ont reçu une facture de 13 \$: 12 \$ de correction et 1 \$ de taxes. Donc, on demandait un chèque de 13 \$, tout simplement. Alors, il y avait 4 \$ habituellement de frais, ça a été supporté par le fonds pour ne pas taxer 4 \$ de frais sur une facture de 13 \$, et on l'a fait à la demande du Conseil d'experts qui disaient: Bien, soyez équitables envers tous les citoyens du Québec.

Donc, le 300 millions, il est décrété. On a annoncé, O.K., conformément aux recommandations du Conseil d'experts, avec un décalage d'un an, trois années de hausse pour aller chercher le 300 millions, de telle manière que le 500 millions de la perte de l'année courante va être chose du passé en 2010-2011. Donc, ça va être terminé, on va avoir balancé l'année courante. Alors ça, la loi nous exigeait d'y arriver avant 2015, donc on y arrive quatre ans plus de bonne heure, si vous voulez, sur l'objectif de balancer l'année courante.

Il y a une interrogation qu'on maintient, pour maintenir un petit peu le challenge: il ne faut pas que le bilan routier se redétériore. Rappelez-vous un peu le mois de juillet de cette année, là, vous en avez eu... Ouf! On a vu l'intolérance, hein? Dès qu'un mois nous défait nos statistiques, tout de suite on monte aux barricades, tout le monde, et on n'accepte pas ça. C'est fantastique, la réaction qu'on a eue sur le bilan routier, et ça, ça nous plaît énormément. Donc, il faut maintenir la cadence. Ça fait que c'est réglé.

Après ça, on a dit: Si on constatait des déficits dans le fonds, alors ça, la loi est claire, j'ai 15 ans après avoir reconnu un déficit... Moi, je calcule qu'à la fin de 2007, à 97 % de capitalisation, je n'ai pas de déficit. 2 % ou 3 % sur des prévisions de 40 ans, on ne parle pas de déficit, là. Ça peut changer, ça, d'une année à l'autre. Quand on va constater un déficit — peut-être que, cette année, on va vous présenter un déficit constaté — j'ai 15 ans

pour le récupérer. Or, comme législateurs, vous avez eu la sagesse de dire: On va lui donner une période de temps pour équilibrer des cycles économiques pour ne pas commencer à partir avec des augmentations parce qu'il y a une mauvaise année de rendement ou de faire des ristournes de primes parce qu'il y a une année de bon rendement. Ça fait qu'on n'est pas sujet à une année de rendement, on travaille sur un rendement moyen. Or, notre rendement moyen est de 6,5 %. Ça fait que ce que je disais hier, c'est que les astres sont alignés pour assurer la pérennité du système. Donc, normalement, O.K., les mesures mises en place devraient donner un équilibre.

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

M. Tomassi: La sagesse ne s'applique pas à tous les législateurs.

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

M. Grondin: On ne saisit pas qu'est-ce qu'il veut dire. Excusez-le.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Est-ce que la société a regardé pour trouver d'autres formes des fois de... pour aller récupérer des sommes d'argent?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): C'est-à-dire que, quand on regarde les sommes d'argent... Pour le fonds d'assurance, la grosse dépense, c'est l'indemnisation des victimes. C'est 1 milliard, 1,1 milliard par année, incluant les frais. Ça fait qu'on dit: On peut baisser les frais. Je vous ai dit que j'ai gelé sur cinq ans le taux de progression des dépenses. Sauf que, puis il faut le mentionner, j'ai accordé un peu plus d'argent en sécurité routière dû à l'Année de la sécurité routière. Et, cette année, pour supporter les municipalités et les corps policiers en matière de sécurité routière, on a octroyé 3 millions la première année, et là, maintenant, on est rendu à 5 millions de plus, mais voyez l'effet que ça peut avoir aussi sur le reste. Je pense qu'il faut supporter les bonnes actions.

Donc, on a regardé l'indemnisation des victimes. On a tout passé au peigne fin puis on a dit: Comment on pourrait amener une économie sans nier aucune des directives ou de la façon dont on indemnise les personnes? On n'a pas coupé dans les coûts, là. O.K.? On a dit: Est-ce qu'on peut servir plus vite? Est-ce que le fait d'être plus proactif, on peut récupérer une personne sur le marché du travail plus rapidement? C'est dans ce style-là qu'on a fait, et c'est là le 70 millions qu'on a été chercher principalement avec une coupure dans les dépenses. Deuxièmement, le bilan routier est important. Ça fait que donc on a coupé dans les dépenses.

Dans les revenus, on regarde puis on dit: Tout le monde devrait payer son dû. O.K.? Ça, c'est bien important. Et vous voyez le projet pilote qu'on a avec la

Sûreté du Québec, là. La Sûreté du Québec est venue nous voir pour des caméras infrarouges, puis tout ça, pour être sûrs que personne ne se promène sans une immatriculation non payée. Bien, l'immatriculation, c'est les droits de circuler qui vont au fonds consolidé pour le ministère des Transports, mais c'est aussi la prime d'assurance qu'on va... Ça fait qu'on essaie d'augmenter nos revenus en disant à tout le monde: Vous allez payer ce que vous devez payer pour l'assureur. Donc, normalement... comme ça devrait augmenter les revenus de la société. Donc, on augmente les revenus, on diminue les dépenses et on va chercher le moins d'augmentation possible. C'est le mandat qu'on m'avait donné, et c'est ce que j'essaie de livrer.

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

Paiement des amendes

M. Grondin: Dans le projet de loi sur la sécurité routière, on a doublé les amendes à peu près partout. Est-ce que les amendes qui sont perçues par la Sûreté du Québec reviennent à la Société de l'assurance automobile ou si elles restent au ministère du Revenu?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): C'est tout le système d'amendes lors des infractions... est envoyé au fonds consolidé de la province lorsque l'amende est émise par la Sûreté du Québec. Lorsqu'il y a des infractions et des amendes données par les corps municipaux, ça va aux municipalités qui ont donné l'infraction. Donc, il n'y a aucune des amendes données sur le circuit qui vient dans les revenus de la société. Sauf que, lorsque vous donnez une amende parce que, la personne, son immatriculation est impayée, elle va venir à la société payer son immatriculation avant de récupérer son auto ou avant de... et là, à ce moment-là, doit payer sa prime d'assurance, doit payer son droit de circuler. Donc, on récupère nos argents là. Mais, dans les amendes, il n'y a aucune amende qui est donnée dans les revenus de la société.

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

M. Grondin: Je voyais dans les frais, à un moment donné... Vous avez une affaire comme 5 ou 6 millions de dépenses pour des amendes impayées. C'est quoi? C'est-à la société qui a à faire des poursuites pour aller récupérer les amendes?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

● (15 h 50) ●

M. Harbour (John): Non. Dans les amendes impayées, vous savez que les policiers municipaux vont émettre des infractions au Code de la route soit pour le permis de conduire ou le véhicule. À ce moment-là, la cour municipale condamne quelqu'un, et ils doivent récupérer les montants. Lorsqu'ils sont dans l'impossibilité de récupérer ce montant-là, à ce moment-là ils avertissent la Société de l'assurance automobile, l'accès

au réseau, en disant: M. le député de tel endroit n'a pas payé son amende. Nous, à ce moment-là, on gèle, O.K., l'utilisation. Donc, on envoie une lettre au contrevenant, on lui dit que maintenant... si c'est sa voiture, on dit: Tu ne peux plus circuler avec ta voiture, on a retiré ton droit de circuler sur ton immatriculation, ton permis de conduire n'est plus valide, et tu ne peux plus faire de transactions avec la Société de l'assurance automobile du Québec, à savoir acquérir un nouveau véhicule puis avoir une nouvelle immatriculation ou disposer d'un véhicule, tant et aussi longtemps que tu n'auras pas régularisé ta situation avec telle municipalité. Et, lorsqu'il a régularisé la situation avec la municipalité, la municipalité et la cour municipale nous informent de ce fait-là, et à ce moment-là on dégèle les transactions. Donc, il y a avis.

Donc, les coûts que vous voyez et les revenus, parce que, quand vous regardez les frais, vous avez un revenu et un coût à peu près équivalent, c'est que... Au moment où on dégèle, là on facture les frais à la cour municipale. Ça a permis, dans les cas qu'ils nous ont dits... qui est déclaré, si vous voulez, impayé, alors le fait de l'inscrire et de geler les transactions avec la société pour obliger de régulariser la situation, ça amène un taux de récupération des créances des municipalités de 80 %. Alors donc, ça a été une mesure très correcte pour aider les municipalités à collecter les amendes impayées.

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

Effondrement du pont du boulevard de la Concorde

M. Grondin: J'ai vu, j'ai même posé, à un moment donné, une question à l'Assemblée là-dessus... Comment est-ce que vous voyez ça, vous, quand on a eu la chute du viaduc de la Concorde? Il reste que — je regardais, là — ça a coûté 1,6 million à la SAAQ, puis ce n'est pas fini. C'est des amendes que c'est dans le fond les conducteurs automobiles qui ont à payer ça, c'est des frais que la SAAQ a à payer, mais la SAAQ n'a aucune responsabilité là-dedans si c'est un vice de construction. Comment est-ce qu'on peut, à cause du... Moi, je trouve un peu aberrant qu'à cause du «no fault» les constructeurs d'infrastructures n'ont aucune responsabilité, dire: On peut les construire de n'importe quelle façon, jamais on ne sera poursuivis, c'est le «no fault».

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Disons que les contrôles sur la construction des infrastructures relèvent du ministère des Transports, et je crois que c'est bien fait.

Dans le cas du viaduc de la Concorde, c'est une infrastructure routière, c'est une oeuvre incorporée au réseau routier. O.K.? C'est un viaduc. Alors, quand le viaduc est tombé, il y a eu des victimes malheureusement qui circulaient en dessous. Donc, c'est une partie de l'infrastructure qui est tombée et qui a fait des victimes, et on a indemnisé les victimes, autant celles qui ont tombé dans l'espace vide que celles qui ont été écrasées par les plateformes. Et il y avait des enfants, là, qui étaient

bénéficiaires des sommes, là, on pensait que c'était bien important.

Or, la première question qu'on avait à faire: Est-ce que c'est couvert ou pas couvert? On en est venus à la conclusion que c'est couvert. Et on est fermes dans ce qu'on dit: C'est un accident de la route dû à son usage. Parce que, quand on arrive sur la causalité: Est-ce que c'est une auto qui a fait tomber le pont?, la réponse, c'est non. O.K.? Mais est-ce que la personne était sur une infrastructure, faisait un usage normal d'un véhicule? On couvre l'usage du véhicule, incluant le chargement et le déchargement du véhicule, donc c'est absolument couvert. Donc, on a payé, on a indemnisé les victimes.

Est-ce qu'on a un droit de recours, maintenant? C'est non pour les victimes. Il n'y a pas de droit de recours au Québec. Faire une brèche dans le «no fault», une brèche, vous vous exposez à mettre en péril le «no fault». Et toute la beauté de ce système-là est réellement basée sur un «no fault» intégral. Alors, je serais le premier défenseur à dire: Il faut maintenir à tout prix le «no fault» sur l'assurance automobile.

À un certain moment donné, on avait parlé de dire: S'il arrive un accident, la personne est en état d'ébriété, on pourrait permettre un droit de poursuite, c'est criminel. Il y a beaucoup de choses qui sont criminelles. Il y a beaucoup de choses qui ne le sont pas. Comment on va élargir le côté de «criminel» dans la poursuite? Je suis personnellement, M. le député, un défenseur du «no fault» à tout prix.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

Véhicules électriques à basse vitesse (suite)

M. Bouchard: Merci, M. le Président. J'aimerais revenir sur le projet pilote concernant les voitures électriques à basse vitesse. J'avais prévu une question qui ressemblait à ceci, c'est: Il y en a combien, de véhicules qui sont sous examen maintenant? La réponse, c'est zéro. Hein? C'est facile à répondre. C'est comme si on était en pleine fiction, là. Le projet a été annoncé le 17 juin, ça fait quatre mois, et ce qu'on constate, d'après les affirmations de Mme St-Cyr, c'est qu'il n'y a pas de véhicules disponibles, donc pas de véhicules qui ont été livrés par des...

Une voix: ...

M. Bouchard: Ça, c'est un véhicule qui recule.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bouchard: C'est quelqu'un qui a reçu un message, c'est un peu fort.

Une voix: ...

Une voix: C'est un nouveau cellulaire, ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bouchard: Vous avez répondu tout à l'heure, je pense, Mme St-Cyr, que vous ne connaissiez

pas les raisons pour lesquelles les fournisseurs n'étaient pas capables de mettre sur le marché, parce que c'est un marché, les gens vont faire l'acquisition, éventuellement, de voitures ZENN ou de camions Nemo, pour lesquels le fournisseur n'arrivait pas à mettre ses voitures en disponibilité. Est-ce que ça veut dire... Parce que je crois comprendre que la SAAQ fait partie d'un comité de suivi de cette expérience pilote. Est-ce que le comité de suivi va remettre en question le calendrier du projet pilote? Autrement dit, est-ce que ça a un impact sur le calendrier? Vous maintenez trois ans à partir du 17 juin 2008 ou trois ans à partir de la première voiture livrée?

M. Harbour (John): Je demanderais à Mme St-Cyr...

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, la logique voudrait naturellement qu'on maintienne... qu'on dise: Le calendrier s'applique à partir du moment où il y a un véhicule. Cependant, le trois ans était une durée maximale qui pouvait être prolongée au besoin. Alors, si l'expérience est concluante avant trois ans, on n'attend pas nécessairement trois ans pour suggérer des ingrédients qui pourraient être reconduits dans la loi. Si cependant il y a des choses qui accrochent, bien là il y a une possibilité de prolonger. À ma connaissance, là, il y aurait possibilité de prolonger un peu la durée du projet pilote.

Par ailleurs, si vous me permettez, M. le Président, une information complémentaire. J'ai été informée par un collaborateur que, demain après-midi, il y a un appel conférence qui est prévu avec les deux parties, là, ZENN et Nemo, de manière à voir si on ne peut pas en arriver à une conclusion heureuse.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: C'est parce que, comme on en discute publiquement, c'est très important qu'on puisse avoir une bonne idée de ce qui accroche. Est-ce que c'est une question contractuelle ou c'est une question de technologie?

Mme St-Cyr (Johanne): Je ne pense pas que ce soit la technologie qui soit en cause, mais ce qu'on me mentionnait, c'est que, dans certains cas, naturellement, les discussions impliquent des allers-retours avec Toronto, dans certains cas. Alors, nous faisons des propositions dans les protocoles d'entente. Et naturellement il y a des discussions qui se font avec Toronto, pas de notre part, là, mais de la part de la compagnie. Alors, naturellement qu'une discussion en matière de protocole comme ça, d'évaluation, il faut s'entendre puis que les choses soient bien claires. Alors, ce que je voulais surtout mentionner, c'est que ce n'est vraiment pas... on ne met pas de bâtons dans les roues, on est vraiment de bonne foi. Puis, si vous me permettez, M. le Président, une chose que j'avais mentionnée en commission parlementaire. Au Québec, on en a fait, des projets pilotes, avec des véhicules basse vitesse depuis au moins 10 ans.

M. Bouchard: C'est ce que je sais.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, parce qu'on en a fait avec des petits véhicules de Bombardier à l'époque, et on avait fait ça, dans un cas, au Mont-Tremblant, dans l'autre cas c'est la police de Montréal qui en utilisait et dans le Vieux-Montréal et dans les parcs, puis il y a une autre expérience, une couple d'autres que j'oublie. Mais on en avait fait, sauf que naturellement ce n'était pas encadré de façon aussi officielle. Je m'étais confessée en commission parlementaire, on avait fait ça vraiment sur un strict plan administratif, la SAAQ chapeautait ces projets pilotes. Parce qu'à l'époque c'était vraiment une première au Canada, il n'y en avait aucun autre. Puis, nous, ça nous avait donné l'occasion de témoigner à nos collègues de l'organisme qui réunit mes homologues des autres provinces, le CCATM, du fait que cette expérience-là avait cours au Québec, qu'elle était encadrée et que le principal problème qu'il y avait à l'époque, naturellement, c'était la durée de vie utile de la batterie, ça ne durait pas très longtemps. Mais, en termes d'accidents, il n'y avait pas eu d'accidents malheureux qui avaient été répertoriés.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Le comité de suivi dont on parle, il est composé de qui exactement? Qui siège sur le comité de suivi?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, excusez-moi, j'avais besoin d'un complément. Mais il va y avoir le ministère des Transports, la Société d'assurance auto et le CEVEQ, qui est le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec.

M. Bouchard: Le comité... vous dites: Il va y avoir... C'est parce que le comité ne s'est pas encore réuni?

Mme St-Cyr (Johanne): À ma connaissance... est-ce que le comité s'est réuni pour... Excusez-moi, je dois faire appel. Mais normalement le comité va se réunir une fois que le projet pilote va commencer pour faire le suivi.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

● (16 heures) ●

M. Bouchard: Très bien. Qui définit les critères à partir desquels on va éventuellement conclure que l'expérience est un succès, ou l'expérience est un échec, ou l'expérience rencontre tel ou tel paramètre ou critère?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, M. le Président. Nous travaillons en collaboration avec le ministère, mais il va de soi que les critères doivent aussi être acceptés par les entreprises qui font partie du projet pilote. Mais je peux vous mentionner qu'un des critères

premiers va être le taux d'accidents: Est-ce qu'il y a des accidents qui se produisent? Est-ce qu'il y a des problèmes de cohabitation qui sont relatés, là, qui sont vécus du fait que ces véhicules-là se retrouvent dans certaines zones du circuit routier? Alors, il y a des éléments de ce type-là qui vont être suivis avec grande attention.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Lors d'une entrevue qu'elle a donnée peut-être quelques semaines après le lancement du projet pilote le 17 juin, la ministre disait qu'il y avait déjà 21 véhicules qui faisaient l'objet de contrats, là, qu'il y avait déjà des contrats de signés pour 21 véhicules. Est-ce que ça a changé depuis?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, je n'ai pas d'information ni contraire, ni infirmant, ni confirmant.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Très bien. Tout à l'heure, Mme St-Cyr, vous affirmiez que c'étaient des véhicules qui étaient destinés pour la plupart — enfin, j'ai cru comprendre, mais vous me corrigerez, là — dans des communautés fermées, là, donc. Et cependant le projet pilote veut faire la vérification à l'effet s'il peut y avoir une cohabitation de ces véhicules sur le système routier normal, ordinaire, non pas dans ce qu'on appelle les «gated communities», les communautés fermées, mais sur le système routier normal. C'est ça?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, M. le Président, effectivement, je mentionnais qu'à l'origine les véhicules basse vitesse — et nos premiers projets pilotes en témoignent, là — ils étaient vraiment conçus pour circuler dans des communautés fermées, ce qui n'est pas le cas effectivement du projet pilote. Lorsque nous avons fait les projets pilotes à l'origine, je dois mentionner que Transports Canada n'avait pas encore reconnu les véhicules électriques basse vitesse comme étant des véhicules reconnus pouvant aller sur le réseau routier. Alors, on avait vraiment fait ça avant. Maintenant, Transports Canada les a reconnus comme pouvant aller sur le réseau routier, et c'est dans ce contexte-là qu'il y a possibilité pour le ou la ministre des Transports de prendre un décret et de faire des projets pilotes.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Merci. Il y a des données qui sont acheminées au comité de suivi, il y en a qui sont acheminées par les vendeurs ou fournisseurs puis il

y en a d'autres, par les clients, donc par ceux et celles qui auront acheté le véhicule. C'est sans doute des corporations; il peut y avoir des municipalités, il peut y avoir des individus, hein? Est-ce qu'on peut avoir une idée des données que le comité de suivi attend de la part de ces deux sources-là? D'abord, des vendeurs, quelle sorte de données attendez-vous d'eux? Et quelle sorte de données, deuxièmement, attendez-vous des clients?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, avec votre permission, je vais juste vérifier si on a le protocole d'évaluation. Oui. On a effectivement travaillé sur un protocole d'évaluation qu'on n'a pas ici, mais on pourra le fournir subséquemment à la commission.

Le Président (M. Bergman): Et vous pouvez l'envoyer au secrétaire de la commission, qui va faire la distribution.

Mme St-Cyr (Johanne): Avec grand plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Y avait-il à l'origine, d'après votre connaissance, un nombre de véhicules requis pour faire une évaluation de projet pilote qui soit concluante?

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Naturellement que ça n'aura pas la taille d'un échantillon, là, aux fins d'une expérimentation scientifique. Cependant, la durée de vie du projet étant normalement de trois ans, il devrait y avoir un nombre suffisant de véhicules pour faire des constats qui seront intéressants et qui pourront mener à des suggestions en vue de l'inclusion éventuelle au Code de la sécurité routière. Mais ce n'est pas une expérience scientifique, là, au sens habituel du terme, où par exemple on a un échantillon de 1 000 personnes pour un sondage avec un écart de x, y, z et un taux de fidélité de A.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Une marge d'erreur.

Mme St-Cyr (Johanne): Une marge d'erreur, c'est ça que je cherchais, oui.

M. Bouchard: 19 fois sur 20.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, c'est ça, exactement.

M. Bouchard: Mais ça pose quand même un certain nombre de questions, parce que, lorsqu'on fait une expérience pilote comme celle-là, j'imagine qu'on souhaite avoir des terrains différents: on souhaite avoir un terrain urbain, un terrain de banlieue, un terrain plus à l'extérieur des banlieues, etc., en milieu rural. Est-ce

qu'il y a des prévisions à cet égard-là que le comité de suivi aurait ou entretiendrait?

Mme St-Cyr (Johanne): Je n'ai pas pris connaissance du protocole d'évaluation. Cependant, je vais vous dire qu'on va être un peu tributaires de l'engouement potentiel de certains acquéreurs. On ne pourra pas obliger des gens à entrer dans le projet en question. Alors, on va quand même être un peu tributaires de l'intérêt que ça va susciter.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Très bien. Quelles sont les dispositions, les dispositifs pour susciter l'intérêt? Parce que c'est assez étrange, hein, parce que, pour un acheteur éventuel, là, je ne suis pas sûr que c'est très alléchant. C'est un projet pilote, on ne sait pas si ce sera permis ou non éventuellement, qui va être responsable de la reprise de l'auto si jamais on arrivait à la conclusion qu'il y avait des risques avec l'utilisation du véhicule.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Excusez-moi, M. le Président. Dans le fond, nous, ce sera fonction des exigences que les compagnies en question feront. Naturellement, M. le Président, il faut se dire que nous ne sommes pas là pour assurer la mise en marché du produit. Nous sommes là pour nous assurer... nous sommes très ouverts à l'idée de véhicules basse vitesse, nous l'avons toujours été. Par contre, là, ce qu'on doit vraiment bien apprécier, c'est la dimension sécurité du fait de ces véhicules-là en présence d'autres véhicules dans certaines zones. Alors donc, de notre part il n'y aura aucune emphase, mais on va publiciser le fait, c'est déjà connu, le fait qu'il pourra y avoir des projets pilotes.

Si vous me permettez une analogie, M. le Président, la même chose se fait, en termes de projet pilote, avec le véhicule trois roues de Bombardier, le Spyder. Le Spyder, c'est une moto trois roues, et là on fait un projet pilote en ce moment pour voir qu'est-ce que ça prendra vraiment pour conduire le Spyder. Je dis «Spyder» parce que c'est ça, l'objet du projet pilote. Ça ne se conduit ni comme une auto ni comme une moto. Nous avons fait faire un rapport d'ingénieurs externes qui a confirmé la chose. Alors là, ce qu'on essaie de voir avec ça en participant, à terme, c'est de voir: Est-ce que vraiment le permis de conduire classe promenade est suffisant? Est-ce qu'on doit ajouter à cela éventuellement une formation minimale du fournisseur ou est-ce qu'on doit éventuellement créer une nouvelle classe, qui ne serait pas la classe moto comme on la connaît, qui ne serait pas la classe promenade, mais un entre-deux? Alors, c'est ça que va nous permettre le projet pilote. Nous n'avons fait aucune publicité pour notre part, et, à ma connaissance, là, je pense qu'on a atteint le nombre qui était recherché pour le projet pilote.

M. Bouchard: Oui, c'est-à-dire... M. le Président, le facteur engouement dont Mme St-Cyr parle pour le Spyder, il n'y a pas de problème apparemment, même si

c'est très dispendieux, cette machine-là. Mais, en ce qui concerne la ZENN et la Nemo, là, ce que je comprends, c'est que le projet pilote a été annoncé alors que le produit n'était pas disponible. Or, dans le cas de la Spyder, le produit est disponible, puis on fait le projet pilote après la disponibilité du produit.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, si vous me permettez, Mme la ministre a annoncé la réalisation de tels projets une fois naturellement que la loi a été adoptée et qu'il lui était maintenant possible de prendre des décrets pour rendre parfaitement légale la réalisation de tels projets. Alors, une fois que les décrets ont été pris, là, on pouvait pleinement faire les négociations qui s'imposaient pour travailler avec les protocoles d'entente. Dans un cas, ça a procédé plus rapidement, dans l'autre cas, moins rapidement, mais, dans les deux cas, nous, on est vraiment volontaires puis on veut, on est là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Très bien. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Nous n'avons pas d'autre question à ce moment-ci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je vais passer la parole.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Écoutez, vous avez parlé d'une rencontre demain après-midi. Est-ce que vous pouvez me dire, à ce moment-là, est-ce qu'il y aurait possibilité d'entente à ce moment-là, puis, si oui, dans combien de temps on peut s'attendre à voir réellement le véhicule sur la route?

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, avec votre permission. Toujours Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière. Je ne peux pas présumer des suites de l'appel conférence de demain après-midi, mais une chose est sûre: pour notre part, nous souhaitons que nous puissions procéder rapidement. Mais je ne peux pas maintenant vous donner les suites et les dates, là, qui pourront être rencontrées, malheureusement.

Récidivistes de la conduite avec facultés affaiblies

Mme Leblanc: Dans un autre ordre d'idées, écoutez, on a beaucoup parlé, hein, des... dans le bilan routier, malheureusement, il y a les récidivistes, hein,

M. Harbour. Vous parliez de manchettes, M. Harbour. Avez-vous évalué combien coûtent les récidivistes, à la société?

M. Harbour (John): Je n'ai pas de données exactes sur les récidives, à la société. Non, je n'ai pas...

Mme Leblanc: Parce que vous avez quand même le nombre. Vous ne sortez pas, si on veut, le coût de...

● (16 h 10) ●

M. Harbour (John): Non. On n'a pas la statistique d'une récidive au volant sur le coût d'indemnité.

Poste de contrôle routier de la frontière de Saint-Bernard-de-Lacolle

Mme Leblanc: D'accord. Je voulais peut-être nous amener... Dans votre rapport annuel de gestion, on a parlé d'un nouveau système, l'installation d'un système de haute technologie de transport intelligent à la frontière de Lacolle. Est-ce que vous pouvez me détailler c'est quoi au juste et comment ça va, parce que je sais qu'il est quand même mis en place depuis peu de temps, mais est-ce que vous avez des résultats?

M. Harbour (John): M. le Président, le poste de contrôle routier de Lacolle est en opération depuis décembre dernier. Les périodes de rodage sont à peu près terminées. Or, le système de reconnaissance ou le système intelligent pour le contrôle des camions lourds, c'est un système qui peut permettre de peser le camion en mouvement sur la route, donc de reconnaître la hauteur maximale du véhicule de telle manière que, s'il ne répond pas aux normes, à ce moment-là, bien, on peut lui demander un arrêt obligatoire. Si tout semble conforme, à ce moment-là, on peut décider de le laisser passer, et le contrôleur routier a toujours le droit de dire: Même si c'est conforme, moi, je veux le voir. Il a vu quelque chose, donc il peut demander à ce que le véhicule soit...

À ma connaissance, le projet pilote se poursuit dans les hautes technologies. Le problème que nous éprouvons présentement, c'est la reconnaissance des plaques automobile derrière les camions pour fin de vérification. Ça fait qu'ils ont par contre un transbordeur à l'intérieur du véhicule. Alors, lorsque le transbordeur est présent, là, à ce moment-là, la donnée est beaucoup plus fiable. Mais, quand on arrive, la plaque d'immatriculation peut être sale ou déplacée. Il y en a à différents endroits. Je sais qu'actuellement on est en train de travailler là-dessus. Le taux de succès de reconnaissance des plaques électroniquement est peut-être de l'ordre de 60 %, 65 % à ma connaissance, donc c'est travailler pour augmenter. On aimerait avoir un taux d'efficacité plus grand que celui-là présentement.

Donc, c'est en période de rodage final pour les hautes technologies appliquées. C'est une première pour nous. C'est très prometteur pour l'avenir, donc... Mais le poste est en opération depuis le mois de décembre. Il y a eu des petites réparations d'entretien normal qui ont été faites cette année, mais le poste est opérationnel.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Du côté du transport lourd, c'est quoi, les commentaires? Je veux dire, j'imagine que le premier commentaire, ça doit être la rapidité quand même, c'est beaucoup plus rapide, mais est-ce qu'il y a d'autres...

M. Harbour (John): Je ne le sais pas. Je ne sais pas si notre vice-président au contrôle routier a de l'information, mais à ma connaissance on n'a pas eu d'information spécifique sur la satisfaction. Mais, comme je vous disais hier, il va y avoir des sondages de satisfaction ciblés, et là, à ce moment-là, c'est certainement un des facteurs qui va être vérifié. Mais toute la technologie n'étant pas à 100 % opérationnelle présentement, peut-être qu'il faut attendre encore un petit peu avant d'avoir ces données-là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

Véhicules importés de 15 ans et plus avec conduite à droite

M. Schneeberger: Alors, bonjour. Moi, je voudrais vérifier, parce qu'actuellement il y a un phénomène qui se produit depuis quelque temps au niveau des voitures importées qui, selon la loi, qui est de 15 ans d'âge et plus, sont autorisées à être importées ici. Là, le problème, c'est... Moi, ce que je vois, c'est que c'est des voitures importées essentiellement du Japon, qui sont des voitures de performance, c'est surtout les jeunes qui achètent ces voitures-là. Le problème, c'est que ces voitures ont le volant à droite. Et puis, moi qui suis d'origine européenne, j'ai déjà constaté, en étant plus jeune, que souvent on voyait des Anglais qui se promenaient en France, se promenaient en Suisse et qui étaient... leur comportement n'était pas dangereux, mais, en ayant le volet à droite, quand ils venaient pour dépasser, ils dépassaient un camion ou un véhicule là, il fallait carrément qu'ils traversent carrément de l'autre côté de la ligne jaune pour voir. Puis, là, finalement, ça pouvait créer des accidents, des face-à-face. Alors, je voudrais savoir pourquoi ces véhicules sont autorisés à circuler sur nos routes?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): C'est une bonne question. C'est un sujet qui nous préoccupe. Je demanderais peut-être à Mme St-Cyr de vous répondre sur les préoccupations que nous avons concernant l'importation des véhicules avec conduite à gauche et à performance élevée.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président. Alors, deux choses à mentionner. D'une part, comme ces véhicules-là sont plus vieux que 15 ans, ils échappent aux normes de Transports Canada. Alors, les normes de Transports Canada en matière d'importation de véhicules prévoient que les véhicules doivent respecter, sauf s'ils sont plus âgés que 15 ans d'âge... alors donc ce qui explique leur introduction au Canada sans problème. Et par ailleurs il n'y a rien en ce moment dans le code qui

pourrait nous permettre d'interdire expressément... qui interdit expressément l'utilisation de tels véhicules. Une des options qui pourraient cependant être utilisées, le cas échéant, c'est que la ministre des Transports prenne décret, parce que ça a été un amendement qui a été apporté dans... qui a été voté, là, à la dernière session, qui pourrait interdire temporairement ces véhicules-là. Cependant, pour lui soumettre le dossier, nous devons avoir des bonnes raisons.

Alors, tout comme vous, M. le Président, nous avons vraiment la même préoccupation. La Colombie-Britannique a sorti certaines statistiques, nous avons depuis longtemps, puis même à l'échelle canadienne, fait des pressions auprès de Transports Canada pour qu'ils changent leur réglementation de manière à ce qu'elle s'applique aux véhicules également plus vieux que 15 ans, qu'ils changent la ligne, si vous voulez. Ils ne sont pas prêts, ils n'étaient pas prêts à le faire pour l'instant, je dirais, en l'absence de données concluantes.

Ils attireraient notre attention cependant sur le fait qu'on devait aussi avoir des préoccupations environnementales à l'égard de ces véhicules-là. Peut-être que, si ça ne passe pas le test... Vous savez, pour soumettre un dossier et dire: Il faut l'interdire, il faut qu'on ait des données et dire: Écoutez, ils sont surreprésentés dans le bilan routier, ils causent beaucoup d'accidents. En l'absence de telles données, il faudra peut-être regarder, du côté environnemental, est-ce qu'ils ont des caractéristiques telles qu'il y aurait quelque chose qui pourrait être fait, là, du côté environnemental.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Oui, moi, je m'inquiète surtout là-dessus parce que ce n'est pas des véhicules qui sont importés pour en faire des voitures, entre guillemets, de collection. Souvent, on a des collectionneurs qui importent des vieilles voitures, mais ce n'est pas nécessairement pour se promener sur la route à tous les jours, là, tu sais. C'est des personnes premièrement qui vont être très prudentes parce qu'on ne retrouve pas les pièces s'il arrive quelque chose. Mais, dans ce cas-ci, c'est vraiment des véhicules qui sont importés parce qu'ils avaient des hautes performances puis souvent la clientèle peut les acquérir à bas prix. Et là, bien, c'est sûr qu'en général, là, si un jeune acquiert une voiture de 300 à 400 chevaux, ce n'est pas pour faire du macramé, là, tu sais, c'est pour rouler. Alors, moi, je trouve ça quand même inquiétant parce que, là... actuellement, je ne pense pas, vu le nombre quand même minime... mais il suffit juste d'une ou deux fois puis c'est un mort. On dit toujours qu'un mort, c'est de trop, mais c'est ça, ça peut arriver. Alors, moi, j'aimerais ça qu'on fasse de quoi là-dessus, là, assez rapidement.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, M. le Président, je ne peux que réaffirmer le fait qu'on suit ça de proche parce que ça nous inquiète aussi. Effectivement, ce sont des véhicules souvent dont le prix est peu élevé, qui ont des performances haute vitesse et qui par ailleurs consomment beaucoup aussi. Alors donc, on suit ça de proche puis, dès qu'on a le moindre indice qu'on peut soumettre, parce qu'il faut naturellement avoir une bonne raison pour

interdire des véhicules sur la route... mais on partage vos préoccupations pleinement.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

Véhicules hors route

M. Ferland: Alors, merci, M. le Président. C'est un dossier, c'est une demande qui date depuis longtemps, là, et je veux parler, là, du dossier des quads, la question du deuxième passager pour des clubs de quads. Il y a une demande de l'association qui date depuis plusieurs années. Je sais que ça concerne plus le ministère des Transports, mais il y a eu des demandes qui ont été adressées aussi à la SAAQ. Mais, au niveau du ministère des Transports, ils ont procédé à l'évaluation concernant le niveau de sécurité lorsqu'un conducteur circule avec un passager à bord, mais ça, dans des conditions bien sûr de sentiers fédérés. On ne parle pas ici d'utilisation hors sentier ou même, le printemps passé, on avait même rencontré au niveau de l'utilisation dans des communautés autochtones pour des besoins plus traditionnels, mais on parle ici de l'utilisation de sentiers fédérés.

Et on sait qu'à cette période-ci de l'année les clubs quads, au Québec, les associations, sont en période de recrutement de membres ou de renouvellement de cartes de membre saisonnières, ainsi de suite. Et beaucoup, beaucoup... moi, j'en ai eu dans mon comté, j'ai plusieurs de mes collègues qui ont eu des représentations à leur bureau de comté à ce sujet-là. Donc, les gens attendent de voir s'ils vont pouvoir utiliser les sièges qui sont vendus séparément pour modifier soit leur quad ou les nouveaux qui viennent de sortir qui ont les sièges à cet effet-là. Alors, est-ce que vous êtes en lien avec le ministère des Transports sur ce dossier-là, à ce niveau-là?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

● (16 h 20) ●

M. Harbour (John): Oui. En ce qui concerne la Société de l'assurance automobile, le quatre-roues, le quad, n'est pas couvert par les contrats d'assurance de la société, hein, c'est des contrats privés. La seule manière d'être couvert pour un quad, c'est d'arriver avec un accident d'un véhicule de promenade dûment autorisé sur un chemin public. Donc, on ne couvre pas à l'extérieur. Donc, je ne suis pas informé d'aucune façon où en est rendu le ministère des Transports dans les négociations, ce n'est pas un dossier qui relève de notre responsabilité, et on n'a pas de lien sur le dossier.

M. Ferland: Merci.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

Prestation de services en région éloignée

M. Ferland: Oui. Concernant les services, de façon particulière, en région notamment, les services au niveau des bureaux de la SAAQ, les renouvellements de permis, les transactions pour vente ou achat de véhicules, ou ainsi de suite, peu importent les demandes, moi, il est

arrivé chez nous, en tout cas, dans le comté, c'est arrivé dans des comtés, des régions un petit peu plus éloignées où, durant une période, surtout la période estivale, où, pour une période de 15 jours, 3 semaines, le bureau est fermé. Moi, cet été, j'ai eu beaucoup, beaucoup de plaintes chez nous, dans mon comté, cet été. Et il est évident qu'il y a des endroits où c'est donné à contrat, c'est des gens... puis ce n'est pas une question... je ne remets pas en cause le professionnalisme puis le service qui est rendu, ce n'est pas ça.

Est-ce que la SAAQ peut mettre en place ou prévoir un mécanisme ou une politique pour peut-être venir supporter dans ces périodes-là? Parce qu'on sait que des fois ça peut être un manque de personnel tout simplement, mais il n'en demeure pas moins que la clientèle locale n'a plus le service pendant une période de l'année, doit couvrir des distances énormes pour aller faire la transaction, et il y a des fois où ils ne peuvent pas attendre non plus, là, à ce moment-là. Est-ce que la SAAQ prévoit corriger ces choses-là ou regarder ça de près pour corriger cette situation-là?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, il est arrivé chez un mandataire, dans votre comté, qu'il n'y avait pas le personnel. Normalement, il y avait deux personnes formées pour donner le service et, à cause d'un taux de roulement du personnel, à un moment donné, quand est arrivée la période de vacances, alors que la personne qui était habilitée de le faire, ça faisait sept ou huit mois qu'elle était en devoir, à ce moment-là devait prendre un repos, des vacances, comme tout le monde a droit, et, à ce moment-là, la personne de relève n'était pas assez formée et la société avait accepté avec le mandataire de permettre une période de fermeture. Et le mandataire nous avait même expliqué comment il informerait la population de la fermeture durant les vacances de leur employé pour le faire. On est conscients que cette façon de faire là a été dommageable pour la municipalité.

Et on a des unités mobiles, alors donc les instructions ont été données pour que les unités mobiles maintenant puissent prendre la relève dans des cas aussi précaires que celui qu'on a vécu. Normalement, il n'y a pas de problème, on a deux employés habilités à faire le travail, un part en vacances, l'autre prend la relève, mais, dans ce cas-là, à cause d'un roulement de personnel, c'est que la personne était due pour ses vacances même passées dues, et la personne de relève n'était pas compétente pour le faire. Donc, on avait accepté la fermeture. Devant les problèmes qu'on a vécus et le nombre de plaintes que ça a pu créer, à ce moment-là on a dit: On va utiliser nos unités mobiles pour pallier à l'avenir à des carences comme ça. Donc, on vous promet que ça ne se produira plus.

M. Ferland: Juste en terminant...

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Je vous remercie. Mais il y a un cas similaire qui s'était produit également dans une autre

municipalité, à Lebel-sur-Quévillon, dans des conditions différentes, et le bureau avait été fermé, là. Donc, vous avez pris les mesures. O.K.

M. Harbour (John): Exactement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

Véhicules électriques à basse vitesse (suite)

M. Bouchard: Merci. M. le Président, deux dernières petites questions sur le projet pilote des véhicules électriques à basse vitesse. Mme St-Cyr a mentionné tout à l'heure qu'il y avait une difficulté concernant, je pense avoir bien interprété, là, le protocole d'évaluation et que cette difficulté-là se présentait, je pense avoir bien compris, se présentait sous la forme d'une signature qui n'était pas encore apposée par des gens de Toronto. J'essaie de comprendre un tout petit peu, parce que les voitures sont assemblées au Québec, j'essaie de voir le lien de filiation, là, entre...

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Disons que le... Mme St-Cyr me corrigera si je ne suis pas d'accord... si ce n'est pas exact. Le protocole a été soumis aux deux manufacturiers pour signature...

M. Bouchard: ...

M. Harbour (John): Oui. Le protocole a été soumis pour signature des parties et il doit nous revenir. Il n'est pas revenu encore signé par les parties. Donc, on attend tout simplement qu'ils apposent leurs signatures. Demain, il va y avoir une rencontre avec les... voir si le protocole crée problème. D'après nous, non, mais on ne peut pas présumer de ce qu'il y a. C'est ça?

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Donc...

M. Harbour (John): Mais, à notre connaissance, il n'y a pas de problème.

M. Bouchard: Non, non, mais donc la référence à Toronto a été faite du fait qu'une des compagnies a son siège social à Toronto, c'est ça? Mais là l'automobile est assemblée au Québec, c'est ça?

M. Harbour (John): C'est ça.

M. Bouchard: Très bien. L'autre question que je...

Le Président (M. Bergman): Est-ce que vous voulez répondre? Non?

M. Bouchard: On a eu une réponse par acquiescement, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Parfait.

M. Bouchard: M. le Président, si vous permettez, une dernière question sur ce sujet-là: Quelle est l'enveloppe budgétaire du projet pilote?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Il n'y a pas d'enveloppe budgétaire. Ça fait partie de nos préoccupations courantes. Vous savez, quand on va regarder la dommageabilité et le nombre d'accidents, c'est des «extractos» qu'on va faire avec les actuaires, tout ça. Donc, on a tout le personnel pour pouvoir cerner, si vous voulez, une problématique. Donc, il n'y a pas de budget attiré, il n'y a pas de développement informatique, il n'y a pas de coût additionnel de la société. Il y a tout simplement de s'assurer que les normes soient bien convenues et qu'on suive le projet. Mais la vice-présidente à la sécurité routière chez nous a accès à tous les services de support pour analyser, si vous voulez, les données concernant le projet pilote. Donc, il n'y a pas de coût additionnel pour la société.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Merci, M. le Président. Alors, je comprends de nos interventions, de nos interrogations, là, que nous aurons droit à une copie du protocole bientôt.

M. Harbour (John): Il sera soumis à la commission pour dépôt ou distribution. Je ne sais pas comment votre...

Le Président (M. Bergman): Au secrétaire?

M. Harbour (John): On envoie ça au secrétaire de la commission...

Le Président (M. Bergman): Aux membres de la commission.

M. Harbour (John): C'est ce qu'on a compris, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci beaucoup.

M. Bouchard: Je comprends que ce sera la copie du protocole dont auront convenu tous les partenaires?

M. Harbour (John): C'est ça.

Plan d'action de développement durable

M. Bouchard: C'est ça. Bon. Vous avez, dans votre rapport annuel de gestion 2007, en page 74, une mention à l'effet de votre approche en développement durable. Et on mentionne, au paragraphe 3°, là, de cette page, que vous avez formé un comité de développement durable en 2007 qui devait normalement élaborer un premier plan d'action en rapport au plan stratégique 2006-2010. Est-ce que vous pourriez faire état de l'avancement des travaux de ce comité, monsieur?

M. Harbour (John): Oui. Le plan d'action a été fait. Il contient neuf objectifs organisationnels desquels découlent 10 actions et 45 gestes spécifiques à poser en développement durable à la société. Le plan est disponible si la commission désire en avoir copie. Je pense que c'est une préoccupation que nous avons, très forte, à participer à tout ce qui se fait en matière de développement durable. Pour la société, c'est très important. Donc, la politique interne est faite, M. le Président. Les objectifs sont clairs et les plans d'action sont ciblés présentement.

M. Bouchard: Alors, M. le Président, je constate que ça va mieux que le projet pilote sur les voitures électriques et que M. le directeur général serait prêt à nous expédier le plan d'action.

Le Président (M. Bergman): Alors, encore une fois, si vous pouvez l'envoyer au secrétaire de la commission qui va faire la distribution.

● (16 h 30) ●

M. Harbour (John): M. le Président, juste pour vous conforter, on avait même sorti un slogan pour le développement durable chez nous, qui est *Protégeons le présent et assurons nos lendemains*. On trouvait que le slogan collait bien à la mission d'assureurs que nous sommes. Donc, *Protégeons le présent et assurons nos lendemains*. Et le plan est disponible, on l'enverra au secrétaire de la commission, M. le Président.

Remarques finales

Le Président (M. Bergman): Félicitations! Alors, collègues, nous sommes au stade de l'étape des remarques finales. Alors, je reconnais le député de Vachon pour ses remarques finales.

M. Camil Bouchard

M. Bouchard: Ce ne sera pas très long, M. le Président. Je remercie l'ensemble des collègues qui ont participé à ces séances. J'ai un citoyen dans mon comté, que vous connaissez bien à la Société de l'assurance automobile du Québec, il s'agit de Richard Couture, qui intervient très souvent au ministère, auprès du ministère des Transports, et qui intervient aussi chez vous, notamment au sujet de la sécurité routière, qui est un papa qui a perdu ses deux fils dans un accident d'automobile épouvantable. Un des conducteurs s'est endormi, il a perdu ses deux fils lors de cet accident.

Et, depuis lors, il mène une croisade de tous les instants pour améliorer les conditions de sécurité routière sur nos routes — et je lui parle quasiment toutes les semaines, à ce monsieur-là. Il a réussi, grâce à la collaboration du ministère des Transports, à faire installer des bandes rugueuses à droite et ensuite à gauche. Il vient de convaincre le ministère des Transports d'en installer sur des bandes médianes à titre de projet pilote quelque part au Québec. Il a aussi sensibilisé, je pense, beaucoup et le ministère et la société concernant l'effet de la fatigue et la somnolence au volant. Il est très heureux de fait que le ministère et la société aient accepté de faire l'expérimentation de panneaux électroniques demandant aux gens... ou avisant les gens de faire attention à

la fatigue et à la somnolence. Il souhaite que des panneaux désormais soient accessibles à tous les automobilistes qui sortent des villes et qu'ils aient un avertissement très évident à ce sujet-là.

Je le mentionne parce que, la plupart du temps, on est très inquisiteurs dans nos questions puis on cherche à voir comment les choses fonctionnent ou ne fonctionnent pas auprès des instances, mais, dans ce cas-là, je le fais à titre de député, puis je le fais avec beaucoup de gratitude envers les organisations que vous représentez, qui ont répondu à la croisade de ce monsieur-là puis à ce qu'il avait entrepris. Et je pense que c'est un comportement, de la part du ministère et de la part de la société, qui est exemplaire. Je vais continuer à suivre ce dossier-là en espérant vous dire la même chose encore l'an prochain et l'autre année d'après. Mais je voulais le souligner devant vous, parce que je pense que c'est un bel exemple de collaboration entre l'administration et les citoyens qui veulent améliorer le sort de leurs concitoyens.

Ceci dit, pour ce que j'ai pu observer personnellement autour de cette table, je souhaite vivement que notamment tout le dossier de l'adaptation des véhicules puisse être un dossier prioritaire chez vous, en termes de suivi des standards et des normes, de telle sorte à ce que... Parce qu'on sait que les fournisseurs ne sont pas très nombreux, ils sont à la merci, d'une certaine façon, des comportements de la société à leur égard, ils sont en même temps au service des citoyens qui ont des besoins importants. Et je pense que ce dossier de «benchmarking» ou de standardisation des coûts concernant les réparations notamment, c'est un dossier important.

Pour ce qui concerne le dossier des véhicules à basse vitesse, je suis désolé de constater qu'on est encore un peu... j'espère pour pas très longtemps, on me dit 24 heures, qu'on est encore dans la fiction. Mais ça, on parlera de la réalité éventuellement. Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Beauce-Nord, pour les remarques finales pour votre formation politique.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, écoutez, moi, je dois donner des mercis à une personne qui travaille à la société et qui répond aux députés. Parce que vous savez que nos contacts avec la société, moi... le contact qu'on a, nous, c'est une Mme Rajotte. Je ne sais pas c'est qui, je ne l'ai jamais rencontrée, mais vous pouvez lui dire qu'elle répond très bien, et elle fait un bon suivi de ses dossiers, c'est un très bon contact. Et elle ne règle pas tout, parce que je pense que tout ne se règle pas. Alors, vous lui passerez le message. Alors, moi, j'en profite aussi pour remercier tous les fonctionnaires ici présents.

Et puis je pense qu'on a tous le même but. Je pense, moi, que la Société de l'assurance automobile, je pense, c'est une bonne société. Et puis j'aime beaucoup votre slogan qui dit *Protégeons l'avenir*. C'est sûr que je pense qu'il n'y a pas personne qui est heureux d'avoir des augmentations de prime. Mais, moi, je ne suis pas plus heureux de transporter ces augmentations-là à mes

générations qui vont nous suivre. Je pense qu'on est capables de payer le coût qu'on doit payer. Je sais que personne ne va m'applaudir, mais, moi, c'est ma vision des choses. Je pense qu'on a un bon système, il faut le protéger, mais il ne faut pas non plus toujours pelleter en avant pour les générations qui nous suivent.

Alors, là-dessus, je vous remercie, je remercie tous les collègues. Ça a été bien le fun de travailler ensemble, et puis, M. le Président, vous avez fait une job extraordinaire avec M. le secrétaire. Alors, merci et à la prochaine.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

M. François Ouimet

M. Ouimet: Alors, merci, M. le Président. À mon tour de remercier l'ensemble des parlementaires. Moi, j'ai personnellement beaucoup apprécié les échanges que nous avons eus, la qualité du travail que nous avons fait autour de cette table, surtout également le climat très serein dans lequel les travaux se sont déroulés, serein, positif, et je vous dirais même très constructif. Alors, je remercie l'ensemble des collègues, les recherchistes également, qui ont alimenté notre réflexion pour préparer les parlementaires à cette importante audition devant les représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec. Je vous remercie, vous, M. le Président, pour la qualité de votre présidence de ces travaux, M. le secrétaire, l'ensemble de l'équipe, également M. Harbour et l'ensemble de vos collaborateurs. Vous avez répondu pendant deux jours de façon directe, de façon ouverte, on sent que vous maîtrisez l'ensemble des dossiers de la Société de l'assurance automobile du Québec. Moi, de mon point de vue, ça a été fort apprécié. Toutes les questions que nous avions, les réponses étaient fournies dans une très grande transparence. Donc, c'est fort apprécié, c'est une reddition de comptes très réussie, alors je vous dis merci et merci à l'ensemble de votre équipe.

Le président, M. Lawrence S. Bergman

Le Président (M. Bergman): Alors, collègues, moi, pour remercier aussi le secrétaire, son équipe, nos recherchistes: M. Simon Blouin et M. Pierre Rainville, merci pour tout votre travail avec nous pendant ces auditions, à mes collègues qui sont toujours présents. Et le sens de collégialité entre les collègues, c'est vraiment... comme soulevé par le député de Marquette, c'est vraiment apprécié, très important. M. Harbour, à vous et vos collègues, vraiment, comme mentionnait le député de Marquette, la qualité de vos réponses, la préparation que vous avez faite pour cette commission parlementaire, c'est exceptionnel, on vous remercie. Vous êtes entouré avec une équipe qui est vraiment exceptionnelle, et félicitations à vous, à votre équipe, on apprécie le travail que vous faites vraiment pour l'État du Québec et pour tous nos concitoyens. Alors, merci beaucoup.

Et alors j'ajourne les travaux de la commission sine die. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 16 h 38)