



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 15 octobre 2008 — Vol. 40 N° 52

Examen des orientations, des activités et de la gestion
de la Société de l'assurance automobile du Québec (1)

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 mercredi 15 octobre 2008 — Vol. 40 N° 52

Table des matières

| | |
|---|----|
| Exposé du président et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), M. John Harbour | 1 |
| Discussion générale | |
| Délais avec le système judiciaire | 3 |
| Harmonisation avec la Commission de la santé et de la sécurité du travail | 3 |
| Réglementation encadrant l'utilisation de pneus à neige | 4 |
| Utilisation par le gouvernement des surplus de la SAAQ | 6 |
| Rendement des placements de la SAAQ | 6 |
| Coûts reliés aux délais d'attente dans le système de santé | 6 |
| Expertises médicales fournies par des spécialistes externes | 7 |
| Coûts reliés aux délais d'attente dans le système de santé (suite) | 8 |
| Réglementation encadrant l'utilisation de pneus à neige (suite) | 9 |
| Déficit accumulé du Fonds d'assurance automobile | 13 |
| Rapport du Conseil d'experts sur le financement du régime public d'assurance automobile | 14 |
| Utilisation par le gouvernement des surplus de la SAAQ (suite) | 16 |
| Impact du manque de médecins de famille sur le traitement des dossiers | 17 |
| Indemnité de remplacement du revenu | 17 |
| Recours aux soins de santé privés | 18 |
| Réglementation encadrant l'utilisation de pneus à neige (suite) | 19 |
| Incapacité d'une personne accidentée d'exercer son emploi | 19 |
| Hausse des contributions d'assurance automobile | 20 |
| Installation de supports à vélos sur les autobus | 22 |
| Vérification des dossiers de réclamations multiples | 23 |
| Étalement des paiements du permis de conduire et de l'immatriculation | 24 |
| Implantation d'un permis de conduire amélioré | 25 |
| Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation | 26 |
| Bilan routier de l'année 2008 | 27 |
| Travail des contrôleurs routiers | 30 |
| Examen de conduite | 32 |
| Surveillance d'infrastructures routières | 33 |
| Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (suite) | 34 |
| Travail des contrôleurs routiers (suite) | 35 |
| Permis de transport en surcharge | 36 |
| Travail des contrôleurs routiers (suite) | 36 |
| Frais de déplacement et de séjour | 37 |
| Inspection des autobus nolisés et des autobus scolaires | 40 |
| Coussins gonflables reconstitués ou recyclés | 41 |
| Examen de conduite (suite) | 42 |
| Inspection des autobus nolisés et des autobus scolaires (suite) | 42 |
| Examen de conduite (suite) | 42 |
| Travail des contrôleurs routiers (suite) | 43 |
| Frais de déplacement et de séjour (suite) | 45 |
| Suspension du permis de conduire pour amende impayée | 45 |
| Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (suite) | 46 |
| Délais avec le système judiciaire (suite) | 46 |
| Contrôle de véhicules appartenant à des petits entrepreneurs | 48 |
| Coordination des différents organismes en matière de sécurité routière | 51 |
| Mise en place d'un guichet unique de services gouvernementaux | 52 |
| Interruption injustifiée des indemnités | 52 |
| Délais dans la prestation de services | 53 |
| Décisions rendues par les agents de révision et de liaison | 53 |
| Questions de sécurité routière touchant les aînés | 54 |

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

M. François Ouimet

M. Janvier Grondin

Mme Lucie Leblanc

M. Stéphane Bergeron

M. Gerry Sklavounos

M. Sébastien Schneeberger

M. Tony Tomassi

Mme Lucie Leblanc

M. Luc Ferland

* Mme Nathalie Tremblay, SAAQ

* Mme Johanne St-Cyr, idem

* M. Yves Charette, idem

* M. Claude Gélinas, idem

* Mme Lise Lambert, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 15 octobre 2008 — Vol. 40 N° 52

**Examen des orientations, des activités et de la gestion de la
Société de l'assurance automobile du Québec (1)**

(Neuf heures trente-huit 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 de l'assurance automobile du Québec.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Gonthier (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Tomassi (LaFontaine); M. Diamond (Marguerite-D'Youville) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord); M. Domingue (Bellechasse) est remplacé par M. Francoeur (Portneuf); et M. Deslières (Beauharnois) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Le Président (M. Bergman): Merci. Avant de commencer nos travaux, je vous rappelle qu'on a décidé d'entendre les dirigeants de la SAAQ aujourd'hui et demain. M. Harbour, vous avez maintenant une période de 15 minutes pour faire une présentation, suivie d'un échange avec les membres de la commission pour la balance de nos auditions.

Alors, avant de vous donner la parole, encore je vous souhaite la bienvenue à cette commission ainsi qu'avec tous vos collaborateurs et collaboratrices. Je vous souhaite à tous la bienvenue. On va vous rencontrer, j'en suis certain, pendant les deux journées d'audition. Alors, M. Harbour, encore bienvenue, et le prochain 15 minutes, c'est à vous.

**Exposé du président et chef de la direction de la
Société de l'assurance automobile du Québec
(SAAQ), M. John Harbour**

M. Harbour (John): Merci, M. le Président. Mme, MM. les députés, bonjour. C'est une occasion extrêmement précieuse qui nous est offerte, à mes collègues et à moi, de discuter avec vous de la gestion et de l'administration de la Société d'assurance automobile du Québec.

Je remercie les membres de la commission pour le temps qu'ils nous accordent. Nous ferons évidemment en sorte que les heures que nous passerons ensemble favorisent le meilleur éclairage qui soit sur nos activités, et nous serons heureux de répondre à vos questions.

Je suis accompagné des personnes qui oeuvrent quotidiennement avec moi. Il s'agit, à mes côtés, de François Rémillard, adjoint au président et responsable des relations avec les médias et gouvernementales, de même que les vice-présidents et directeurs qui vont m'assister durant les travaux de la commission. Je ferai appel à eux au besoin pour compléter mes réponses de

manière à vous fournir l'éclairage et les informations les plus exactes possible.

● (9 h 40) ●

La Société d'assurance automobile, la SAAQ, est une organisation qui regroupe trois grands secteurs d'activité: d'abord, l'accès au réseau routier, contrôle routier et le Fonds d'assurance automobile du Québec. Il n'est sans doute pas inutile de vous mentionner, d'entrée de jeu, que l'accès au réseau et contrôle routiers font partie des périmètres financiers, les périmètres comptables du gouvernement, alors que vous savez très bien que le Fonds d'assurance automobile est un fonds fiduciaire exclu du périmètre comptable du gouvernement du Québec.

Vous me permettez de prendre quelques minutes pour dépeindre très rapidement de quoi consistent les activités de chacun de ces secteurs. Commençons par l'accès au réseau routier, qui immatricule tout ce qui peut rouler sur les routes du Québec et qui donne un permis à tous ceux qui peuvent conduire ce qui peut rouler.

De plus, l'émission du conduit est suivi, si vous voulez, d'un examen continu du permis de conduire, donc suspension du permis de conduire en cas d'infraction ainsi que suspension ou réserve accordée pour fins médicales. Ainsi, l'accès au réseau routier délivre quelque 5 millions de permis de conduire et presque 6 millions d'immatriculations en plus de jouer un rôle de percepteur pour le gouvernement et le Fonds d'assurance automobile du Québec. C'est en effet l'accès au réseau routier qui recueille la taxe de vente du Québec sur les transactions du marché de l'automobile, les droits de circuler et qui perçoit également les contributions d'assurance pour le Fonds d'assurance automobile du Québec.

Toutes ces activités rapportent à peu près 3 milliards par année au gouvernement et au fonds d'assurance et reposent sur une organisation impressionnante de 4 000 personnes qui travaillent dans 43 centres de service et plus de 100 mandataires pour l'émission des permis et des immatriculations. L'accès au réseau routier connaît une croissance de 2 % par année de son volume d'opération et doit sans cesse répondre à de nouvelles exigences dont la complexité ne cesse de croître. Nous y reviendrons dans quelques instants.

Passons à la deuxième entité qui est en fait une agence nommée Contrôle routier Québec. Par son expertise unique et ses compétences, Contrôle routier Québec est un acteur indispensable qui a pour mission d'améliorer la sécurité des usagers de la route, d'assurer la protection du réseau routier québécois et de maintenir l'équité concurrentielle entre les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Contrôle routier Québec emploie 400 personnes, et ses agents sont dédiés aux activités de contrôle sur route et de contrôle en entreprise. Nous sommes particulièrement fiers de constater que l'agence est devenue une référence dans le domaine du transport de personnes et de biens.

Contrôle routier Québec est présent partout sur le territoire, avec 20 bureaux régionaux, 31 postes de contrôle, dont celui de Saint-Bernard-de-Lacolle qui possède des technologies des plus avancées, de même que 22 aires de contrôle et cinq postes de contrôle mobiles. En plus de ses activités de contrôle habituelles, Contrôle routier Québec est aussi responsable d'assurer et de contrôler la qualité des programmes de vérification mécanique, et c'est un acteur important dans la sensibilisation et la prévention en matière de sécurité routière. C'est d'ailleurs l'initiateur de quatre tables de concertation régionales en partenariat avec l'industrie.

Le Fonds d'assurance automobile du Québec a deux grandes missions: la première, bien sûr indemniser les accidentés de la route et leurs familles, peu importe l'endroit dans le monde où se produit un accident — et je pense que c'est là une caractéristique importante du Fonds d'assurance automobile qui le rend unique au monde; et, deuxième mission qu'on lui accorde, c'est de faire la prévention par la recherche et le financement de campagnes de sensibilisation en sécurité routière. Nos routes font 50 000 victimes par année au Québec, et, chaque année, le fonds verse un peu plus de 1 milliard de dollars pour indemniser des accidentés de la route, et ce, à 105 000 clients annuellement.

Par ailleurs, le fonds gère une réserve de 8 milliards de dollars dédiée en totalité aux accidentés de la route — ce ne sont pas les fonds propres — ces argents des accidentés que le fonds doit conserver en fiducie pour être en mesure de les indemniser décemment. Le coût d'opération du fonds représente 10 % de ses revenus, ce qui est probablement la meilleure performance au Canada.

Au cours des dernières années, nous avons relevé des défis importants sur le plan de la gestion. En ce qui concerne l'accès au réseau, l'année 2008, qui se terminera dans quelques semaines, a été marquée par: l'entrée en vigueur du renouvellement du permis de conduire sur une base annuelle plutôt que deux ans; l'introduction d'une classe de permis distincte pour la conduite d'une motocyclette; une plus grande flexibilité pour les usagers, qui ont maintenant la possibilité d'étaler leurs paiements en six ou 12 versements; l'introduction prochaine du nouveau permis de conduire, le permis Plus, qui deviendra, dès décembre 2008, une pièce d'identité acceptée aux frontières américaines; l'ajout, en 2009, de cours de conduite obligatoires qui commanderont des changements organisationnels, certes, mais qui permettront de sensibiliser à la source les usagers de la route et d'améliorer à terme notre bilan routier; l'introduction de diverses mesures recommandées par la Table québécoise de la sécurité routière; la gestion de nos talents et de la relève dans le contexte où, à chaque 10 départs à la retraite, nous embauchons seulement quatre personnes; l'amélioration continue de notre productivité et notre efficacité organisationnelle, qui témoigne encore une fois de notre gestion proactive et rigoureuse.

Je souhaite d'ailleurs profiter de l'occasion pour saluer le travail de nos employés qui ont déployé tous les efforts nécessaires pour maintenir la qualité de nos services tout en minimisant l'impact des changements sur nos usagers. Or, 2008, c'était une année de grands changements pour l'accès au réseau routier.

Contrôle routier Québec a été interpellé par des défis aussi importants. Qu'on pense notamment à: l'harmonisation nord-américaine des lois et des règlements ainsi que des pratiques en contrôle routier, qui nécessitent des ajustements aux procédures actuelles et de la formation des employés; l'intégration des nouvelles technologies pour accroître l'efficacité et la portée de nos actions; l'évaluation et le suivi continu de notre contexte économique, qui, on le sait, peut avoir un impact sur les flux de circulation des véhicules lourds.

Enfin, sur le plan de la gestion et du financement du Fonds d'assurance automobile, nous avons, au cours des dernières années, relevé un défi colossal. Rappelons-nous qu'en 2005 la Société d'assurance automobile ou le Fonds d'assurance automobile faisait face à un déficit qui s'élevait à 500 millions de dollars. Pour le résorber, nous avons mis en oeuvre trois stratégies: la première, accroître l'efficacité de notre gestion interne et améliorer notre productivité organisationnelle; la deuxième, améliorer le bilan routier par des efforts soutenus en matière de prévention et de sensibilisation; la troisième, revoir à la hausse les contributions tout en respectant la capacité de payer des contribuables.

Aujourd'hui, fort de nos efforts soutenus, le fonds d'assurance est sur la voie de la réussite: notre gestion interne rigoureuse a permis de récupérer 70 millions de dollars, et ce, encore plus rapidement que prévu. Aujourd'hui, nous sommes fiers d'offrir un service bonifié qui amène la personne accidentée au centre de nos priorités: la personne avant toute chose.

La mise à niveau des contributions nous permettra de récupérer 300 millions annuellement à compter de 2010, et l'amélioration importante du bilan routier, avec une diminution des décès et des blessés graves sur nos routes, a permis de récupérer 130 millions. Donc, le défi était de 500 millions: 70 millions de réductions de dépenses, 300 millions d'augmentations tarifaires d'ici 2010 et amélioration du bilan routier, pour 130 millions.

● (9 h 50) ●

Le déficit de l'année courante sera visiblement chose du passé à la fin de l'année 2010, soit bien avant l'échéance de 2015 que nous impose la loi. Ces réussites sont d'abord le fruit du travail d'équipe, d'une collaboration de tous les instants et d'efforts concertés avec nos partenaires publics et privés qui ont fait un travail remarquable, particulièrement en 2007 dans le cadre de l'Année de la sécurité routière, alors que tous les intervenants ont travaillé de concert. Ça a été réellement un travail d'équipe, M. le Président: le gouvernement, la ministre des Transports et son ministère, le ministre de la Sécurité publique, la Sûreté du Québec, les services policiers de la ville de Montréal et tous les corps policiers à l'intérieur de l'Association des directeurs de police du Québec, l'ADPQ qu'on appelle, et de nombreux autres organismes, qu'on pense au CAA-Québec et aux autres organismes travaillant — Vélo Sécur — à la sécurité routière.

Actuellement, notre bilan routier s'est non seulement amélioré, mais il est le meilleur de notre histoire. Visiblement, les Québécois ont répondu à l'appel de la sécurité routière, qui est aujourd'hui bien ancrée au coeur de nos préoccupations collectives. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Au cours des prochaines années, nous poursuivons nos efforts avec nos partenaires et la population

afin d'accroître encore davantage notre efficacité. Nous maintiendrons la sensibilisation et la prévention pour améliorer le bilan routier tout en offrant aux Québécois un régime d'assurance unique au monde. Je vous remercie, M. le Président, et nous pouvons répondre aux questions des députés avec plaisir.

Discussion générale

Délais avec le système judiciaire

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation. On va commencer un bloc de 20 minutes sur le côté ministériel, et j'ai le privilège de demander la première question à vous, M. Harbour, concernant les délais dans la transmission par la SAAQ du dossier administratif d'un accident de la route au Tribunal administratif du Québec lorsque le citoyen veut se prévaloir de ce mécanisme d'appel. Maintenant, on apprend que le délai pour transmettre un dossier, à la SAAQ, dans l'année 2002-2003, était 68 jours; en 2003-2004, 25 jours; en 2004-2005, 50 jours; en 2005-2006, 79 jours; en 2006-2007, 66 jours. Et ces données ont été obtenues dans les rapports annuels de gestion du Tribunal administratif du Québec. Mais, quand la question a été demandée à la SAAQ pour la même information, c'était dit que cette information serait disponible seulement dans l'année 2009.

Alors, je me demande, premièrement, quel moyen est-ce que vous avez entrepris pour corriger ces délais, car on apprend que, par la Loi sur la justice administrative, le délai prévu est 30 jours. Alors, si on se fie sur l'information que, dans l'année 2006-2007, c'était 66 jours, il y a une grande différence.

Et, dans le rapport du Protecteur du citoyen 2007-2008, encore le Protecteur a fait référence à ces délais qui n'étaient pas, disons, selon les délais prévus de 30 jours par la Loi sur la justice administrative. Et il semble que la SAAQ a convenu pour fournir au Protecteur du citoyen un état de situation, selon son rapport, le 30 juin 2008. Alors, je me demande si ce rapport a été livré au Protecteur et si le rapport est enfin public, et les corrections que vous allez apporter pour régler cette situation pour que les citoyens puissent être en mesure de se prévaloir de leurs droits pour aller en appel.

M. Harbour (John): Oui, M. le Président. C'est que vous savez qu'on a les services de première ligne lorsqu'une personne est insatisfaite, demande une révision chez nous, et on a un délai de 90 jours pour procéder à la révision. On peut vous dire que maintenant les délais sont respectés. Après ça, bien il faut transmettre... lorsque la personne indemnisée n'est toujours pas satisfaite, elle peut avoir recours aux services du Tribunal administratif du Québec. Alors, la loi nous impose un délai de 30 jours pour transférer les dossiers. Il y avait un retard prévu. On s'était engagés de régler la problématique des retards de transferts de dossiers administratifs au tribunal pour le 31 août 2008. On peut vous dire qu'au 31 août on respectait à 100 % le délai de 30 jours imposé par la loi.

Pourquoi on avait laissé, si vous voulez, accumuler un retard? C'est qu'on était à programmer nos systèmes pour faire un transfert électronique des documents au Tribunal administratif du Québec. On peut vous dire aujourd'hui que la programmation est prête. Elle va être

en usage d'ici quelques jours, dès que, si vous voulez, la transmission et la réception au tribunal vont être, si vous voulez, accordées, pour être sûrs que les données sont transmises électroniquement au Tribunal administratif, ce qui sauve beaucoup de travail. Par contre, jusqu'au 31 août, on a fait le transfert papier des documents, et, au 31 août, tel notre engagement, les dossiers ont été transmis. Une lettre de confirmation a été envoyée aux personnes impliquées dans le dossier soit de la Sécurité publique ou pour le Protecteur du citoyen. Donc, c'est chose du passé.

Maintenant, M. le Président, pour la période du 1er septembre au 8 octobre, dans la nouvelle ère, si vous voulez, de la transmission des dossiers au Tribunal administratif du Québec, le délai moyen a été de huit jours sur la transmission des dossiers.

Le Président (M. Bergman): Alors, on peut dire que la situation a été bien réglée, que le Protecteur a eu cet état de situation et que dorénavant, si la demande est faite à la SAAQ pour information sur les délais moyens, cette information sera disponible?

M. Harbour (John): Tout va être disponible maintenant, et c'est corrigé d'une façon à long terme, si vous voulez. Ce qui était l'objectif du travail qui a été fait chez nous, c'est de corriger la transmission des dossiers administratifs au TAQ d'une façon permanente, et on peut vous dire que c'est actuellement en opération.

Harmonisation avec la Commission de la santé et de la sécurité du travail

Le Président (M. Bergman): Merci. Une dernière question. Sur la question d'harmonisation, il y avait une suggestion qu'il y ait une harmonisation d'information entre la SAAQ et la Commission de la santé et de la sécurité du travail pour harmoniser leurs actions à l'endroit du même citoyen. Et est-ce qu'il y a un groupe de travail qui a été mis sur pied? Est-ce qu'il y a des moyens qui étaient entrepris pour cette question d'harmonisation, qui certainement peut aider l'efficacité des deux organisations, mais, en fin de journée, aider le citoyen?

M. Harbour (John): D'accord. Lorsqu'un citoyen a un accident d'automobile, il peut être couvert par la CSST ou par la SAAQ, la Société d'assurance automobile. Ça fait que cette problématique est réglée depuis le début de 2008. La CSST et la SAAQ ont revu, si vous voulez, pour harmoniser leurs actions des deux organismes pour un même citoyen... La nouvelle façon de faire a été présentée en juillet 2008 à la Protectrice du citoyen. Une reddition de comptes est prévue maintenant annuellement pour les relations, si vous voulez, pour un même citoyen entre la CSST et la Société d'assurance automobile du Québec.

Donc, les dialogues ont été fructueux. On remercie d'ailleurs la collaboration de la CSST dans ce travail. Et maintenant il s'agit de faire une reddition de comptes annuellement pour s'assurer que ça répond réellement aux besoins du citoyen.

Le Président (M. Bergman): Sur le même sujet, encore le Protecteur a un commentaire, et est-ce que la

SAAQ était en communication avec le Protecteur? Est-ce que c'était réglé à sa satisfaction?

M. Harbour (John): Oui, je crois que ça a été réglé à sa satisfaction. Je demanderais à Mme Nathalie Tremblay, qui est notre vice-présidente, directrice générale du Fonds d'assurance automobile, de venir faire le point, si vous voulez, sur la relation avec la Protectrice concernant ce dossier.

Le Président (M. Bergman): Si vous pouvez seulement vous identifier avec votre nom et votre titre, s'il vous plaît. Prenez votre place à la table, s'il vous plaît.

● (10 heures) ●

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, bonjour, M. le Président. Nathalie Tremblay, vice-présidente, directrice générale du Fonds d'assurance automobile.

Alors, concernant votre question sur les relations avec la Protectrice du citoyen sur les dossiers CSST-SAAQ, je peux vous dire qu'actuellement on rencontre dans l'organisation la Protectrice du citoyen et ses représentants, son équipe particulièrement. Il y a des suivis qui sont faits à tous les trois à quatre mois avec la Protectrice du citoyen, et sur l'ensemble de ses préoccupations, pas uniquement sur le dossier CSST-SAAQ. Mais, à chaque fois que la Protectrice du citoyen a une plainte d'un citoyen, il y a des rencontres aux trois à quatre mois qui sont faites avec eux de manière à prendre en charge rapidement la préoccupation du Protecteur et d'apporter les correctifs nécessaires pour améliorer le service que l'on offre à nos accidentés de la route.

Alors, dans le cas spécifiquement des dossiers CSST-SAAQ, la dernière rencontre avec eux a eu lieu début septembre, et le dossier chemine bien, à la satisfaction de la Protectrice, de la CSST et de nous, puisqu'on est trois partenaires dans ce type de problématique là dans le service à nos accidentés de la route.

Le Président (M. Bergman): ...ce n'est pas encore complété dans ce dossier, est-ce que...

Mme Tremblay (Nathalie): Non. C'est entièrement complété. La problématique de la Protectrice du citoyen à l'égard des dossiers CSST-SAAQ, c'est complètement résolu comme problématique, mais on a convenu d'en garder un point de suivi pour être certains qu'il n'y aurait plus ce type de problématique là qui allait survenir comme dans le passé.

Le Président (M. Bergman): Question de bénéfice pour les citoyens à cause de l'harmonisation: Quel bénéfice est-ce que le citoyen va...

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, le citoyen, le gain qu'il va percevoir le plus dans ces dossiers-là, c'est une plus grande cohérence et une plus grande compréhension, une plus grande simplification de la prestation de services qui est offerte conjointement par les deux organisations dans le cas de ce type d'accidentés.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Il reste combien de temps à notre bloc d'intervention?

Le Président (M. Bergman): 10 minutes, pour le premier bloc.

Réglementation encadrant l'utilisation de pneus à neige

M. Ouimet: Très bien. Alors, M. Harbour ainsi que vos collaborateurs, je vous souhaite la bienvenue. Je souhaite la bienvenue également aux collègues des deux formations politiques, à mon collègue de Laurier-Dorion, pour cette période d'échange qui va durer deux jours, somme toute, donc beaucoup de temps pour poser de nombreuses questions sur le bilan, entre autres, de la Société de l'assurance automobile du Québec. Ça fait partie du processus de reddition de comptes d'une société d'État.

Je vais peut-être ouvrir, M. le Président, avec une question terre à terre, parce que, comme parlementaires, nous en avons largement parlé à la suite de l'adoption des lois 42 et 55 sur la sécurité routière. Et un sujet qui vous a beaucoup préoccupé pendant une période de temps, c'est toute la question des pneus d'hiver. Alors, je ne sais pas si M. Harbour pourrait peut-être nous tracer un peu le bilan d'où nous en sommes par rapport à l'application d'à la fois la loi et la réglementation sur la question des pneus d'hiver, qui est une nouvelle obligation pour l'ensemble des conducteurs au Québec, qui va entrer en vigueur à partir du 15 décembre.

Il y a toute la question des certificats également pour des gens qui doivent quitter ou des gens qui achètent des véhicules et qui ont besoin d'un genre de transit temporaire. Alors, pourriez-vous peut-être nous brosser un peu le tableau de cette situation-là?

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

M. Harbour (John): M. le Président, c'est avec plaisir que je vais vous mentionner le travail qui a été fait chez nous. Donc, il fallait émettre, si vous voulez, un certificat au propriétaire ou au locateur lorsqu'il acquiert un véhicule usagé autrement que d'un commerçant pour lui permettre de le déplacer entre l'acheteur et le vendeur, ou qui utilise son véhicule pour quitter le Québec ou y revenir durant la période hivernale, ou qui loue, au Québec, un véhicule immatriculé dans une autre administration mais qui se trouve être en transit, qui doit quitter.

Donc, pour émettre ces certificats-là, on peut vous dire que les systèmes informatiques ont été développés. Vous savez qu'on peut émettre quatre certificats valides pour sept jours chacun, mais un maximum de quatre certificats par année par véhicule. Donc, il fallait développer, si vous voulez, un système informatique pour cumuler les autorisations données à chacun des véhicules routiers qui sont immatriculés au Québec ou qui doivent transiter sur le réseau avec des pneus d'été. Donc, les certificats pour autoriser la circulation des véhicules seront disponibles dans les centres de la société à partir du 8 décembre prochain.

Donc, on va pouvoir se présenter à un centre de services de la société et obtenir un certificat. Maintenant, nous sommes à développer l'application sur le système Web pour permettre aux citoyens de l'obtenir, si vous voulez, directement, informatiquement, à distance — ça va être disponible dès le début de l'année 2009 — pour faciliter

le travail des citoyens. Et, pour ceux qui sont à l'extérieur, et qui doivent revenir, et qui ont besoin d'un tel certificat, nous avons mis aussi sur pied un service pour délivrer ce certificat-là à distance. Donc, on va pouvoir communiquer par téléphone à la société: on va prendre des informations et on va retourner, par photocopieur, fax ou autrement, le certificat de la personne pour qu'elle puisse repénétrer, si vous voulez, sur le réseau québécois avec des pneus d'hiver. On pense surtout aux «snowbirds», aux personnes qui doivent aller dans le Sud durant l'hiver.

Donc, les certificats vont être disponibles dans les centres de la société le 8 décembre prochain, dès le début de 2009, sur le système informatique, le système Web, pour faciliter le travail des citoyens. Et, je pense, ça a été un travail colossal, là, puis le temps était assez court. Et, avec toutes les autres obligations qu'on avait, dont le permis Plus, donc je pense que le 8 décembre était une date très réaliste.

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

M. Ouimet: Bien. Alors, c'est souvent la préoccupation des parlementaires: une fois que la législation, la réglementation est adoptée, on veut s'assurer que la société d'État puisse s'exécuter assez rapidement pour rentrer à l'intérieur des délais. Et je constate que vous le faites avec un petit délai en ce qui concerne l'informatique, là, mais c'était une période nécessaire pour implanter le système de logiciel pour pouvoir permettre que les citoyens puissent se le procurer à distance. Est-ce qu'il y a un coût pour les citoyens pour se procurer ce certificat-là?

M. Harbour (John): Non, le certificat qui va être remis n'a aucun coût. Donc, c'est un service offert à même, si vous voulez, les services offerts par les centres de services de la société. Donc, il n'y a pas de coût pour le citoyen pour obtenir ce certificat-là pour pouvoir se déplacer sur le territoire.

M. Ouimet: Maintenant, en ce qui concerne le maximum de quatre certificats, et on comprend la problématique, ce qu'on souhaitait éviter, je pense, c'est qu'un citoyen puisse à répétition demander un certificat d'exemption pour une période de sept jours et ainsi passer outre la législation qui a été adoptée. Donc, c'est un maximum de quatre certificats. Mais comment allez-vous exercer le contrôle pour savoir qu'un citoyen ne dépasse pas les quatre certificats? Et que se passe-t-il s'il fait une demande pour un cinquième certificat, par exemple?

M. Harbour (John): Normalement, actuellement, si, pour le cinquième certificat, ce serait refusé... Donc, les systèmes informatiques cumulent les certificats émis par véhicule. Et, s'il arrivait un dépassement, à ce moment-là, bien il va y avoir discussion avec le citoyen pour comprendre les raisons pour quoi il peut y avoir un quatrième. On s'attend peut-être à des cas d'exception. Sur le fait que je prévois partir au début de décembre, il m'arrive un inconvénient. Je ne peux pas partir. Mon certificat avait été émis et j'en demande un autre pour un peu plus tard. Il peut y avoir même des questions de température sur un départ pour aller dans le Sud.

Donc, on va garder, si vous voulez, une façon ouverte pour comprendre la situation. À la fin de la première année d'application, là, à ce moment-là, nous aurons les statistiques d'utilisation, les fréquences, et, s'il y a une problématique sur le nombre de cartes, à ce moment-là, bien on pourra faire des commentaires au ministère des Transports. Je pense, c'étaient eux qui étaient responsables de faire les règles.

Mais actuellement on prévoit qu'avec quatre certificats d'une semaine ça ne devrait pas causer problème. Mais, comme je vous dis, on va garder l'esprit ouvert pour l'application, surtout la première année, pour comprendre exactement les problématiques qui pourraient s'y présenter. Donc, l'an prochain, on pourra vous donner un compte rendu, si vous voulez, d'application pour la première année.

M. Ouimet: Très bien. Et la communication avec les autorités policières, par exemple? À partir du 15 décembre, les autorités policières vont pouvoir intercepter des conducteurs pour vérifier si leur véhicule est muni de pneus d'hiver. En termes de communication, pour ce certificat de sept jours, cette exemption, est-ce que la communication est faite? Comment est-ce que ça va se dérouler dans la vie quotidienne?

● (10 h 10) ●

M. Harbour (John): Lorsque le policier va intercepter le conducteur et qu'il s'aperçoit à ce moment-là qu'il a des pneus d'été, il va lui demander le certificat. C'est la possession du certificat qui va permettre au policier de laisser passer la personne. Si, à ce moment-là, la personne ne peut pas donner le certificat, à ce moment-là, il y a infraction. Et, si c'est pour un abandon ou autrement, bien là il y aura une conciliation, sur l'émission de l'infraction. Ça, ça relève du ministère de la Justice. Je ne sais pas comment ils vont faire exactement. Mais, pour nous, c'est la possession du certificat qui vous donne le droit de circuler sans les pneus d'été. Donc, le policier va exiger de voir la pièce, le certificat en question.

M. Ouimet: L'autre question, toujours concernant les pneus d'hiver. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions là-dessus. Je sais que ça préoccupait beaucoup nos amis du Parti québécois, notamment le député de Salaberry, là, il avait beaucoup de... de Beauharnois, pardon. Alors, concernant le temps d'exécution pour les différents installateurs de pneus d'hiver, est-ce qu'il y a des problématiques particulières à prévoir à ce niveau-là? Ça a été une des raisons pour laquelle on a un peu écourté la période d'obligation, pour pouvoir soulager ces marchands de pneus là, pour pouvoir répondre à la demande et permettre aux nombreux Québécois de munir leurs véhicules de pneus d'hiver. Donc, avez-vous des données? Avez-vous des indications? Avez-vous eu des représentations de la part de différentes associations à ce niveau-là?

M. Harbour (John): Non. Mais il faut bien situer la responsabilité de la SAAQ dans les pneus d'hiver. C'est que notre responsabilité est sur l'émission des certificats pour la période couverte, si vous voulez. Pour ce qui a trait des plaintes qui auraient pu se manifester, on n'en a pas connaissance, et, à ce moment-là, c'est plus le

ministère des Transports qui est concerné que la Société de l'assurance automobile.

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, pour un bloc de 20 minutes, M. le député de Beauce-Nord et votre formation politique, pour le bloc de 20 minutes.

Utilisation par le gouvernement des surplus de la SAAQ

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi aussi, j'en profite pour saluer les collègues, M. Harbour, et tous les fonctionnaires, et les chercheurs.

Alors, écoutez, moi, je vais reculer un petit peu dans le temps. Moi, je n'étais pas là et j'imagine que, vous non plus, vous n'étiez pas là. Quand les gouvernements qui se sont succédé ont vidé les coffres de la SAAQ pour les transférer dans les comptes du gouvernement, est-ce qu'il y avait eu une entente pour, mettons, au moins payer les intérêts de l'argent qu'ils ont pris? Et est-ce que ces ententes-là sont toujours respectées, s'il y a eu une entente? Je ne sais pas de quelle manière ça s'est passé. Ils ont-ils parti avec la valise, puis bonjour la visite, on s'en va puis on ne paie rien. Est-ce que vous pouvez nous dire s'il y a eu des ententes à ce moment-là?

M. Harbour (John): O.K. Au moment où il y a eu ce qu'on appelle les ponctions à la société, donc que le gouvernement est venu chercher des montants — c'est un montant de 2,1 milliards, c'est dans les années, si vous voulez, de 1987 à 1993 — à ce moment-là, vous vous souvenez qu'il y avait une récession économique, les moments étaient difficiles et il y avait besoin aussi d'investissements dans les infrastructures. Et, de souvenir... Je n'étais pas là, moi non plus, M. Grondin, mais je me souviens que ça devait servir à défrayer, si vous voulez, les corrections sur l'infrastructure routière pour améliorer le bilan routier, ce qui devait retourner des bénéfices à la société à long terme. Donc, le 2,1 milliards, il n'y avait aucune entente avec le gouvernement, un, pour un remboursement de ces sommes et il n'y avait aucune entente non plus pour le paiement d'intérêt. Donc, ça a réellement été un prélèvement pour fins budgétaires du gouvernement pour investir dans l'infrastructure routière, point.

M. Grondin: Est-ce que les améliorations, dans ces années-là, ont été faites avec cet argent-là ou ça a été pour boucher d'autres trous qui étaient plus grands un petit peu?

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

M. Harbour (John): Je n'ai aucune idée.

Rendement des placements de la SAAQ

M. Grondin: O.K. Alors — c'est bien — dans l'argent qu'il y a de placé à l'heure actuelle, là, vous l'avez mentionné tout à l'heure, qui est de l'argent qui va pour défrayer les accidentés de la route qui vont avoir des rentes, si vous voulez, pour le restant de leurs jours, là, est-ce que cet argent-là, à l'heure actuelle, est-ce qu'il est pris dans les fameux papiers commerciaux puis la Bourse qui descend? Est-ce que c'est de l'argent qui est sécuritaire ou s'il est en danger?

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

M. Harbour (John): O.K. Le montant d'argent qui est conservé pour indemniser les accidentés de la route, au 31 décembre 2007, est évalué à 8,1 milliards à peu près. Ces sommes-là sont confiées à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Donc, nous choisissons les véhicules dans lesquels ils sont investis, mais les choix d'investissement sont faits par la Caisse de dépôt et de placement du Québec.

Souvenez-vous qu'en 2005-2006 nous avons eu des rendements assez exceptionnels sur nos placements. On parle, en 2005, 17,4 % de rendement; en 2006, 14,8 %; en 2007, 6,4 %. Alors, pourquoi ça avait baissé en 2007? C'est justement en partie dû aux papiers commerciaux à ce moment-là, sur lesquels la caisse, je pense, a fait rapport. Il y en avait pour 12 milliards. Ils ont pris une réserve. Or, la réserve de la partie revenant à la Société d'assurance automobile est évaluée à 100 millions.

Quand on regarde les revenus de placement de l'argent des personnes accidentées de la route, il faut regarder ça sur une période de temps, et c'est pour ça qu'on a toujours ici présenté les projections de la société à 6,5 % de rendement sur les fonds investis pour ces personnes au Québec. Or, on n'a jamais, si vous voulez, anticipé de dire: Le 17 % va être perpétuel, puis on devrait maintenant projeter nos revenus futurs sur des rendements exceptionnels. Or, quand on a des rendements de 17 %, on pense qu'ils sont peut-être surévalués. Lorsqu'on regarde la Bourse aujourd'hui, probablement que les rendements sont sous-évalués, mais à long terme on est confortés et on est confortables avec une projection à 6,5 % de rendement. Donc, ça inclut un taux d'intérêt de 2 % et un taux d'escompte de 3,75 %. Donc, c'est à l'intérieur des fourchettes, et qui sont comparables à tout ce qui se fait sur le marché, autant pour les commissions d'accidents du travail que pour les sociétés d'assurance.

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

M. Grondin: Alors, si je comprends bien, pour l'année 2008, il ne faut pas s'inquiéter, tout va bien?

M. Harbour (John): C'est-à-dire que, pour l'année 2008, on maintient l'évaluation à long terme de nos placements à 6,5 %. Donc, si vous voulez, les trop-perçus ou ce qu'on a eu d'une façon exceptionnelle, dans les années futures viennent compenser probablement ce que nous allons vivre en 2008. Maintenant, vous savez que c'est un marché qui connaît des hauts et des bas. Donc, on va attendre la fin de l'année avant de se faire une opinion sur les résultats.

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

Coûts reliés aux délais d'attente dans le système de santé

M. Grondin: Toujours dans le même domaine, parce ce qu'on essaie de trouver des solutions pour essayer de trouver de l'argent peut-être où il y en a, où elle est, là. Des fois, ce n'est pas toujours en taxant les automobilistes qu'on peut améliorer le financement, des

fois, ça peut être à l'interne ou même d'autres facteurs comme... On sait très bien que les accidentés de la route passent par le système de santé. Est-ce que les attentes dans les systèmes de santé doivent avoir une influence directe sur les finances de la SAAQ? Parce qu'on sait très bien qu'un accidenté de la route peut être rapidement remis sur pied temporairement, mais après ça il y a des traitements, il y a toutes sortes de choses, et des fois les délais sont énormément longs. Dans les bureaux de députés, on a souvent à intervenir même pour trouver des médecins pour remplir les documents des accidentés de la route. Alors, on sait que c'est des choses qui sont longues. Ça a sûrement une influence directe sur l'argent qui peut sortir de la SAAQ.

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

● (10 h 20) ●

M. Harbour (John): Le service personnalisé lors de l'indemnisation, nous sommes à revoir complètement les processus de travail à la société pour l'accélérer. C'est sûr qu'on est dépendants des systèmes de santé. Habituellement, les médecins qui travaillent pour la société, personne ne voit le client. Ça fait que, lorsqu'on a besoin d'une expertise additionnelle, si vous voulez, c'est le réseau de la santé qui nous fournit l'expertise en question, et, à ce moment-là, on indemnise durant la période.

C'est sûr qu'un service plus rapide peut amener une personne à recouvrer, si vous voulez, sa capacité de travail plus rapidement. C'est évident. Actuellement, on observe à la société, et ça, depuis trois ans, des périodes d'invalidité, ce qu'on appelle nous autres l'indemnisation de remplacement du revenu, l'IRR. On s'aperçoit que, durant les trois dernières années, des périodes ont tendance à se raccourcir. Or, on n'avait pas observé un tel phénomène depuis la création de la Société d'assurance automobile. On a pensé que le système est certainement plus efficace présentement qu'il ne l'était dans le passé pour raccourcir ces périodes-là.

Mais, à l'intérieur d'un dossier, maintenant c'est notre capacité de suivre une personne accidentée pour lui permettre de récupérer le plus rapidement possible. Donc, nous travaillons très fort pour personnaliser notre service et accélérer, si vous voulez, les soins aux personnes accidentées, parce qu'il y a différentes catégories de soins. Nous payons un montant à peu près de 88 millions au fonds consolidé pour les coûts des soins de santé et nous payons aussi des frais de réadaptation, O.K., pour les personnes. On paie aussi des frais aux centres de traumatologie. Vous savez, des centres de traumatologie, c'est un facteur très, très important au Québec, il y a un coût d'à peu près 6 à 7 millions. Donc, on défraie les coûts de l'utilisateur-payeur, si vous voulez, pour les accidentés de la route et nous suivons la qualité des services et des soins donnés aux personnes accidentées pour un retour le plus rapide au travail.

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

M. Grondin: Comment est-ce qu'il me reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Bergman): Trois minutes.

Expertises médicales fournies par des spécialistes externes

M. Grondin: Je vais vous poser une autre petite question, après ça je vais passer la parole à mes collègues. J'ai beaucoup de difficultés, et je ne dois pas être le seul, là, comme député... La société demande des expertises des médecins spécialistes pour les clients, mais tous les... bien pas tous les accidentés, mais une partie des accidentés produisent ces rapports-là. Ils arrivent à la société, puis la société leur demande une expertise de leur propre médecin. Moi, j'ai toujours posé la question — on voit ça dans d'autres domaines aussi dans le gouvernement: Mais ces médecins-là n'ont pas suivi les mêmes cours, ils ne sont pas... Les médecins de la SAAQ sont-ils plus spécialistes que les spécialistes dans le domaine public?

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

M. Harbour (John): O.K. Lorsque nous demandons une expertise additionnelle, ce n'est jamais par les médecins de la SAAQ, c'est par le système de santé. On va demander au système, à la personne une contre-expertise ou une expertise additionnelle pour nous permettre de bien comprendre les séquelles ou la situation de la personne à indemniser. Or, vous savez que, sur ce travail-là, maintenant qu'on demande, d'une façon additionnelle... il y a des retards. D'ailleurs, ça a été mentionné à quelques reprises qu'on avait des... Et nous avons engagé, si vous voulez, un programme de trois ans pour récupérer les retards dans l'expertise médicale.

On est à la troisième année, et je dois vous dire qu'on éprouve certaines difficultés dans le recrutement de nos médecins pour comprendre, si vous voulez, ou analyser les dossiers d'expertise qui nous sont soumis, et nous travaillons très fort. Nous allons peut-être déborder un petit peu sur 2009, mais la situation va être corrigée le plus rapidement possible.

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

M. Grondin: Mais ça ne répond pas à ma question. C'est les mêmes médecins qui ont suivi les mêmes cours. Pourquoi que le client qui va se faire faire une expertise chez un médecin arrive à la société, et la société lui demande une deuxième expertise? Vous n'avez pas confiance à leurs médecins?

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

M. Harbour (John): Absolument pas. Je vais demander à Mme Tremblay, qui dirige les opérations du fonds, de vous répondre. Probablement qu'elle est plus en mesure de vous cerner, là, une réponse qui pourrait convenir à votre interrogation.

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, Nathalie Tremblay, vice-présidente, directrice générale du fonds d'assurance. Pour apporter un complément d'information sur ce que mon président vous expliquait précédemment,

le rôle de l'expertise médicale externe, donc de nos clients qu'on envoie consulter des experts, c'est vraiment... On fait appel, à ce moment-là, au réseau de médecins spécialistes qui existe au Québec. Alors, on peut envoyer, par exemple, un client faire une expertise en orthopédie. Les médecins à l'interne de la société n'ont pas le même rôle que les médecins externes, là, les médecins spécialistes externes.

Donc, une fois que notre client est allé consulter son expert à l'externe, a obtenu, par exemple, son expertise en orthopédie, ce qui est fait à l'interne avec le rapport du médecin spécialiste, nos médecins à l'interne ne regardent pas le diagnostic et ne réévaluent pas l'état de santé ou le diagnostic qui a été fait par l'expert externe mais plutôt vont regarder la relation entre les blessures et l'accident pour déterminer ce qui est couvert ou non par la couverture d'assurance.

Alors, la distinction est à ce niveau, que l'expert externe regarde la personne accidentée dans son ensemble et fait le diagnostic de l'ensemble de l'état de santé et des blessures de la personne ou de sa condition de santé, et, à l'interne, nos médecins départagent ce qui est en relation avec l'accident, donc couvert par le régime d'assurance versus ce qui peut être d'autres types... ou d'autres causes à l'état de santé de la personne. Alors, c'est la principale distinction qu'il y a entre nos médecins externes et nos médecins à l'interne.

Et, comme M. le président vous le mentionnait tout à l'heure, c'est pour ça que nos médecins à l'interne ne rencontrent pas la personne accidentée. Ils travaillent uniquement avec le rapport de l'expert et du médecin externe, parce qu'il n'a pas à rencontrer la personne accidentée pour départager ce qui est les blessures en relation avec l'accident, des blessures qui ne sont pas couvertes à ce moment-là. Alors, c'est la principale distinction entre le rôle de nos médecins externes et de nos médecins internes.

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

M. Grondin: J'y reviendrai sûrement au courant des deux jours qu'on va passer. Je vais passer la parole à mes collègues.

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

Coûts reliés aux délais d'attente dans le système de santé (suite)

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Et bonjour aux collègues, M. Harbour et votre équipe. Écoutez, pour faire suite à mon collègue, vous disiez: Lorsque quelqu'un se retrouve accidenté de la route, puis, bon, si on veut, et doit avoir des traitements, et embarque dans notre système de santé, il y a quand même des délais d'attente importants. On sait qu'il y a des coûts reliés à ça. Vous avez parlé d'accélérer, vous étiez à avoir des méthodes pour accélérer le processus. Est-ce que concrètement vous pouvez nous en donner une, là, qui quand même, vous savez, est majeure?

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

M. Harbour (John): C'est-à-dire que, lorsqu'une personne est accidentée de la route, il y a une évaluation qui se fait le plus rapidement possible. Donc, le rapport qui est soumis à la société peut provenir d'un centre de traumatologie comme... Après ça, quand la personne est soignée, pour permettre un retour le plus rapide au travail, si vous voulez, pour la personne accidentée, à ce moment-là, on a différents spécialistes, soit les centres de réadaptation, les ergothérapeutes, on a une foule de spécialistes au service du citoyen accidenté. Et, à ce moment-là, notre façon de faire est de trouver le service le plus rapide ou le plus approprié pour donner le soin approprié à la personne accidentée.

Dans les nouveaux processus administratifs qui ont commencé à être implantés, ce mois-ci, à la société, nous allons procéder maintenant, pour les nouveaux accidentés de la route qui ont le profil nécessaire... on va aller visiter immédiatement la personne accidentée pour bien comprendre la nature des blessures et les soins qui sont le plus appropriés pour son état et permettre un retour, si vous voulez, à la vie normale le plus rapide possible. Donc, il va y avoir un contact, si vous voulez, de notre agent d'indemnisation avec la personne accidentée. Et là, à ce moment-là, on peut recommander de dire: Bien, écoutez, on va donner des soins en réadaptation. On va même aller voir l'employeur pour adapter les conditions de travail pour permettre un retour progressif, supposons, de la personne, donc une ouverture.

Et, quand je vous disais, à mon introduction, qu'on voulait remettre le slogan, si vous voulez... ou l'objectif de dire: La personne avant toute chose au centre de nos préoccupations, c'est de cette façon-là qu'on veut maintenant travailler avec les accidentés de la route. Donc, l'agent d'indemnisation va devenir, si vous voulez, un partenaire important de la personne à indemniser qui est accidentée pour lui permettre de récupérer et d'avoir les services auxquels elle a droit, et le plus rapidement possible. Donc, on va l'accompagner, si vous voulez, dans la démarche.

Mme Leblanc: Ça m'amène à une autre question, parce que la personne... On connaît quand même certains centres de réadaptation, effectivement, avec lesquels vous faites le plus affaire, sauf que concrètement, écoutez, les gens ont l'impression, et on nous en parle... Comment ça fonctionne avec ces centres-là? Parce qu'on sait très bien qu'il y a des débordements partout, et à l'intérieur de ces centres-là également. Donc, est-ce qu'on priorise, à ce moment-là, la clientèle de la SAAQ? Vous savez, contrairement aux... Quelle est votre priorité face à ces centres-là?

● (10 h 30) ●

M. Harbour (John): La façon de travailler avec un centre de réadaptation est réellement d'évaluer, première des choses, avec le centre, la condition de la personne et les soins qui doivent être donnés. Et après ça on a une convention et on indemnise les centres. Maintenant, à cette heure, on est en train de négocier l'entente, si vous voulez, pour tous les plans de réadaptation avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, donc réellement. Ça fait que le soin est adapté par les centres.

À notre connaissance, actuellement, les centres de réadaptation, on n'a pas trop de plaintes sur les délais de traitement. Par contre, ça prend toujours un certain

temps pour corriger les situations existantes, et il y a un travail qui se fait pour être sûr que les centres de réadaptation consacrent les professionnels qui peuvent aider le plus la personne accidentée. Donc, il y a, si vous voulez, un rapport, là, très rapide entre les centres de réadaptation et la société pour adapter les soins à la personne.

Réglementation encadrant l'utilisation de pneus à neige (suite)

Mme Leblanc: D'accord. Merci. Je vais revenir sur les pneus. Mon collègue de Marquette, tantôt, parlait... Vous avez parlé de certificats, d'émission de certificats, mais vous avez également parlé de comptabiliser, là, à savoir... parce qu'on avait quand même une limite de cartes. À ce moment-là, c'est donc dire que c'est informatisé à l'intérieur de la SAAQ. Est-ce que c'est également lorsque... Parce qu'on a parlé aussi d'un policier qui va demander le certificat en question. Est-ce qu'à ce moment-là lui a la possibilité de voir si la personne, effectivement, a un certificat valide à cette période-là précise?

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

M. Harbour (John): Exact. Lorsque la personne demande un certificat, tout est informatisé. Donc, vous venez demander un certificat pour un véhicule. À ce moment-là, bien, on l'émet, et il y a une comptabilisation qui se fait qu'il y a un certificat qui est émis pour tel véhicule, une Toyota appartenant à M. Harbour. Maintenant, à cette heure, on peut émettre quatre certificats pour ce véhicule-là. Si j'ai deux véhicules, ce n'est pas par personne, hein, c'est réellement par véhicule assuré. Et, à ce moment-là, si je me fais intercepter et je suis en pneus d'hiver, je suis en train de me déplacer pour m'en aller, supposons, dans le sud, à ce moment-là, le policier va me demander si j'ai le certificat de la société. Si vous présentez le certificat de la société, il va vous demander d'être prudent puis de continuer votre chemin. Si vous n'avez pas un tel certificat, à ce moment-là, vous allez avoir une infraction pour avoir circulé sans pneus d'hiver sur la chaussée du Québec.

Mme Leblanc: Et est-ce qu'à ce moment-là le policier voit à son écran que la personne a quand même payé un certificat pour une période donnée?

M. Harbour (John): Première des choses, c'est gratuit. Je ne sais pas si c'est pour le CRPQ, l'information. Je vais obtenir l'information et je vais vous répondre dans quelques minutes.

Mme Leblanc: Mon questionnement était aussi à l'effet que, dans le fond, c'est qu'il y a quand même un coût relié à ça, il y a le fait, vous savez, de se déplacer pour avoir le petit papier en question. Donc, je me posais la question: Est-ce qu'il ne serait pas plus économique, et pour l'État, et plus pratique aussi pour le citoyen qui se le procure, de simplement... Bon. De se promener avec son reçu, c'est d'accord, mais, si, à ce moment-là, c'est informatisé, et le policier peut prendre connaissance du fait que... Est-ce qu'il y a lieu quand même d'avoir un certificat papier? C'est mon questionnement.

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

M. Harbour (John): Oui. On me confirme que l'information est disponible sur les systèmes de la société. Donc, le policier, lorsqu'il intercepte un véhicule, vérifie si son immatriculation est en vigueur, si elle a été payée et en même temps va savoir qu'il y a un certificat qui a été émis cette semaine-là pour lui permettre de circuler avec des pneus d'été. Ça va être dans le système, être disponible aux policiers par le service de communication.

Mme Leblanc: Mais est-ce que vous confirmez quand même que le policier pourrait émettre une contravention?

M. Harbour (John): Non. À ce moment-là, c'est que je pensais que l'information n'était pas informatisée jusqu'à la rendre disponible aux policiers lors d'appels à la centrale. À ce moment-là, elle va être disponible aux policiers.

Mme Leblanc: D'accord. Bien, écoutez, je vous le soumetts aussi. Bon. Mon questionnement était à l'effet: Est-ce que c'est vraiment nécessaire, à ce moment-là, d'émettre le certificat papier et non pas un simple reçu? Vous savez, question d'efficience, question de coûts aussi.

M. Harbour (John): Oui, mais c'est une question aussi de sécurité. J'ai demandé la permission, j'ai cette permission-là pour une semaine. Quelles sont les dates exactes sur lesquelles j'ai eu la permission? À ce moment-là, on essaie d'être le plus clairs possible avec le citoyen. Comme je vous dis, on va encourager énormément que le tout soit fait par Internet, et, à ce moment-là, la personne va pouvoir imprimer son certificat elle-même pour être sûre d'avoir toujours en mémoire que c'est de telle date à date. Parce que, si, à ce moment-là, il y a un débordement sur les dates, vous comprenez tout de suite, là, que l'information que le policier va avoir, c'est que c'est non conforme. Ça fait que donc... Mais c'est disponible sur informatique. Ils ont fait un travail encore plus grand que je pensais sur cette facette-là.

Mme Leblanc: Merci, M. Harbour.

Le Président (M. Bergman): M. le député, pour un bloc de 20 minutes.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je veux évidemment à mon tour saluer les collègues et saluer M. Harbour, ses collaboratrices, ses collaborateurs. Je pense que nous allons pouvoir aller au fond d'un certain nombre de choses au cours de ces deux jours d'audiences, puis peut-être clarifier des informations quant à la gestion et au financement de la SAAQ, bien sûr pour les parlementaires, mais pour le public en général. Et on ne peut que se réjouir de cette opportunité qui nous est donnée effectivement de pouvoir se livrer à cet exercice aujourd'hui.

Si vous me le permettez, M. le Président, j'aimerais également faire du pouce sur la question des pneus d'hiver peut-être pour demander dans un premier temps: Ce système de certificat... Et je pense qu'il est de

bon aloi effectivement qu'on ait décidé de faciliter la vie aux citoyennes et aux citoyens qui sont en transit sur le territoire du Québec, aux gens qui sont à l'extérieur pendant un certain nombre de mois puis qui reviennent ponctuellement, alors on ne saurait mettre en doute l'opportunité ou l'à-propos d'une telle mesure.

Ceci dit, je voulais simplement savoir, la mise en place de ce système de certification, avec les ajustements que ça a dû occasionner au système informatique, aux frais d'administration que cela va occasionner, au travail qui va incomber aux agents dans les différents centres de la SAAQ, comment va-t-on ou comment a-t-on financé ces coûts générés par l'instauration de ce système de certification?

M. Harbour (John): Les coûts ont été pris à même le budget de la société. Donc, nous avons un budget d'opération pour l'accès au réseau. Par contre, c'est un budget, comme vous savez, qui est déficitaire, donc qui est environ... on avait un déficit d'opération sur l'accès de l'ordre de 42 millions voilà quelques années, on a réussi à le réduire à un montant de 30 millions. Or, c'est financé et c'est opéré à même les coûts d'opération de la société.

Maintenant, on continue à baisser ce déficit-là. Et notre croyance, c'est qu'on peut y arriver, O.K.? Et on n'a changé aucun des tarifs administratifs actuellement. Et on pense que, par une gestion plus appropriée, une plus grande productivité et remettre en question certains programmes que nous appliquons aussi à l'interne, nous sommes capables de résorber ce déficit-là annuel de...

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

M. Bergeron: Est-ce qu'on est en mesure d'évaluer le coût de l'instauration de cette certification à l'intérieur du système de la SAAQ?

M. Harbour (John): Le coût pour lorsqu'on parle du certificat, de l'émission qu'on donne, on parle d'un coût à peu près de 275 000 \$ à 300 000 \$. Alors, ça a été absorbé à même les budgets de la société.

M. Bergeron: Compte tenu du fait que, comme vous l'évoquiez, là, le budget est déficitaire, n'aurait-il pas été indiqué ou du moins envisagé de demander un tarif nominal pour l'émission d'un certificat?

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

M. Harbour (John): Disons que les temps pressaient. Et, à ce moment-là, le tarif, vous savez qu'on applique le tarif décrété par le gouvernement. Alors, pour préciser la réponse que je vous ai donnée, les coûts de développement ont été de 278 000 \$ et le coût annuel d'opération est estimé, à ce moment-ci, à 300 000 \$ par année. Donc, le 300 000 \$ est récurrent. Et c'est le coût de la main-d'oeuvre, si vous voulez, attitrée à faire cette chose-là.

Maintenant, à cette heure, il n'y a aucun tarif qui est demandé. À ce moment-là, bien je pense qu'il faut attendre de voir le nombre d'émissions et comment ça s'imbrique, là, si vous voulez, dans le lot travail et si, à

ce moment-là, on a été capables de convaincre la population le plus possible de travailler avec le système Web, bien, à ce moment-là, les coûts vont avoir tendance à diminuer passablement.

Ça fait que donc je pense qu'il faut attendre de voir, pour les sommes impliquées, pour les première ou deuxième années, plutôt de voir comment ça va s'opérer avant de commencer à demander un tarif administratif sur une pièce semblable.

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

M. Bergeron: Lorsqu'un citoyen fait la demande d'un tel certificat, est-ce qu'il doit expliquer, justifier le fait qu'il fasse une telle demande ou il dit simplement: Bien, moi, j'ai besoin, de telle date à telle date, d'un certificat m'exemptant de l'obligation de devoir procéder à la pose de pneus d'hiver sur mon véhicule?

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

M. Harbour (John): Il n'a pas à fournir de justification à la société, il demande tout simplement un certificat pour lui permettre de circuler cette semaine-là sans pneu d'hiver et pour des motifs qui lui sont propres. Mais il n'y aura pas de contrevérification, à savoir: A-t-il réellement une réservation à l'hôtel, à Miami, à telle date? Non. Ça va être émis à la demande du citoyen.

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

● (10 h 40) ●

M. Bergeron: Je vous remercie. Toujours dans le dossier des pneus d'hiver, j'aimerais peut-être aborder la question des pneus d'hiver pour les motocyclettes. Il s'est avéré qu'il y a, autour de cette question, un flou artistique assez impressionnant.

Vous vous souvenez que, dans le cadre du processus d'adoption du projet de loi n° 55, on avait prévu que la ministre puisse, par arrêté, déterminer quels véhicules seraient exemptés de l'obligation de procéder à la pose de pneus d'hiver lorsque, par exemple, dans le cas de tel ou tel type de véhicule, il n'existe pas de pneus d'hiver.

Or, on avait, dans un règlement du 9 juillet, indiqué que ce projet de règlement avait pour objectif de définir ce qu'est un pneu conçu spécifiquement pour la conduite hivernale et de prévoir les cas où l'interdiction de mettre en circulation un véhicule de promenade ou un taxi sans de tels pneus ne s'applique pas.

Or, on constate qu'il y a eu un règlement final, qui a finalement vu le jour dans la *Gazette officielle* du 1er octobre, qui n'exclut pas les motocyclettes, alors qu'on sait pertinemment qu'il n'existe pas de pneus d'hiver pour les motocyclettes, sinon pour les véhicules d'urgence, les motocyclettes dites d'urgence.

Alors, comment se fait-il qu'on ait choisi, malgré toute la controverse qui entourait l'adoption du projet de loi n° 55 puis cette possibilité, pour la ministre, d'exclure un type de véhicule pour lequel il n'existerait pas de pneus d'hiver... Comment se fait-il qu'on n'ait pas précisé cette chose?

Et, qui plus est, je me permets de vous signaler que, dans la recherche qui nous a amenés à cette question

aujourd'hui, on a fait affaire avec des agents de la SAAQ et des agents du ministère des Transports du Québec qui, dans un premier temps, spontanément, nous disaient: Non, non, non, les motocyclettes sont exclues, elles sont exclues parce que, un, ce ne sont pas des véhicules de promenade, parce que, deux, il n'existe pas de pneus d'hiver. Or, lorsqu'on regarde le détail du règlement du 1er octobre dernier, il ne semble pas effectivement que les motocyclettes soient exclues.

Alors, j'en reviens à ma question de, un: Comment se fait-il que nous ayons, semble-t-il, décidé de ne pas exclure les motocyclettes, même si, manifestement, il n'existe pas de pneus d'hiver pour ce type de véhicule? Et, d'autre part, comment se fait-il qu'il existe un flou artistique quant aux réponses qui sont données par les agents de la SAAQ quant au fait que les motocyclettes seraient ou non exclues de l'application de la loi quant à l'obligation de la pose de pneus d'hiver?

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

M. Harbour (John): Je vais demander, M. le Président, à Mme Johanne St-Cyr, qui est la vice-présidente à la sécurité routière chez nous et qui a travaillé en étroite collaboration avec le ministère des Transports... Vous savez que la gestion du dossier des pneus d'hiver relève du ministère des Transports et non pas de la société, mais qu'il doit y avoir des relations ou une harmonisation entre les deux. Ça fait que je vais demander à Mme Johanne St-Cyr, si vous voulez, de répondre à la question.

Le Président (M. Bergman): Mme St-Cyr, est-ce que vous pouvez donner votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, M. le Président. Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, mon président l'a mentionné, M. le Président, effectivement, en ce qui a trait au contenu du règlement comme tel, c'est vraiment le ministère des Transports qui est porteur. Notre rôle en est un instrumental en quelque sorte, puisque nous émettons les certificats.

Vous avez raison, M. le Président, quand on lit le règlement, on voit bien que les motos ne sont pas exclues expressément. Il n'existe pas de pneus d'hiver, donc je dirais que, dans l'usage, normalement, les motocyclettes ne devraient pas se retrouver sur les routes l'hiver. Cependant, de quoi nous prenons bonne note, c'est qu'il y a, semble-t-il, un flou dans les réponses que donnent nos préposés aux renseignements. Nous allons nous assurer que l'information est rajustée dans nos communications.

Mais nous n'avons pas reçu, pour notre part, les commentaires qui ont pu être faits à la suite de la prépublication du règlement, puisque nous ne sommes pas les porteurs de ce règlement-là. Nous ne sommes qu'instrumental, en ce sens que nous émettons, comme le président l'a mentionné, les certificats pour permettre, là, dans certaines circonstances, aux citoyens de circuler sans pneus d'hiver.

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

M. Bergeron: Suivant cette logique, que j'ai un peu de difficulté à suivre, pour ainsi dire, est-ce que je pourrais, si je suis propriétaire d'une motocyclette et que je prévois faire un voyage, je ne sais pas, moi, à La Malbaie, je ne sais pas, du 8 janvier au 15 janvier, demander à la SAAQ un certificat m'excluant ou m'exemptant de l'obligation de poser des pneus d'hiver sur mon véhicule pendant cette semaine-là?

Le Président (M. Bergman): ...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Merci, M. le Président. Si un tel problème se soulevait, à ce moment, ce que nous aurions à faire — et c'est ce que nous ferons avant que le problème se pose éventuellement — c'est de nous tourner vers nos collègues du ministère des Transports qui sont responsables de la réglementation, et, puisque ce n'est pas mentionné expressément dans le règlement, et ça arrive à l'égard de différents règlements parfois, voir quel est l'esprit et quelle est la ligne que, nous, dans les opérations, nous devons tenir.

Alors, nous allons vraiment nous tourner vers le ministère, demander l'interprétation qu'ils font d'un tel cas et nous assurer de donner les bonnes instructions à nos préposés aux renseignements.

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

M. Bergeron: Je comprends votre réponse, puis elle m'apparaît tout à fait indiquée, mais je vous réitère ma question: Je suis propriétaire d'une motocyclette, je décide de faire un voyage à La Malbaie du 8 janvier au 15 janvier. Puisque, pour l'émission d'un certificat, on ne me pose aucune question quant à ma justification, est-ce que je pourrais, dans l'état actuel des choses, demander un certificat pour me permettre de circuler sur la route avec ma motocyclette, du 8 janvier au 15 janvier, pour aller à La Malbaie puis être exclu de l'obligation de poser mes pneus d'hiver sur mon véhicule durant cette période-là?

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

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, je vais réitérer une partie de ma réponse. Comme c'est quelque chose qui n'est pas mentionné expressément et qui crée une certaine ambiguïté, nous allons nous assurer, avant que la saison hivernale commence, d'avoir l'interprétation du ministère des Transports à ce sujet-là et de donner les consignes qui sont judicieuses dans les circonstances à nos préposés aux renseignements. Parce que les préposés aux renseignements au comptoir n'ont pas à décider de quelque chose qui n'est pas mentionné dans le règlement. Il faut que l'interprétation soit donnée. Et nous leur donnons, à ce moment-là, des lignes claires.

M. Bergeron: Je comprends encore...

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je comprends encore une fois votre réponse et je vous en

remercie, mais, puisque les lignes ne sont pas claires, je vous pose une question qui est en marge de l'interprétation du règlement. Puis je vous dis: Je pars avec ma motocyclette du 8 janvier au 15 janvier, est-ce que je peux demander un certificat et me le voir accorder pour me permettre de me rendre à La Malbaie sans mes pneus d'hiver sur ma motocyclette?

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

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, merci. Avec tout le respect que je vous dois, sous réserve de l'interprétation qui serait donnée par le ministère des Transports, la logique voudrait... Premièrement, quand vous demandez un tel certificat, c'est vraiment parce que, dans le cas d'un véhicule de promenade, c'est que vous avez à sortir de la province...

M. Bergeron: Je n'ai pas à m'expliquer?

Mme St-Cyr (Johanne): Quand même, le règlement prévoit en gros, là, dans quelles circonstances... Ce que M. le président mettait en relief, c'est que nous ne ferons pas d'enquête. Nous ne vous demanderons pas vos reçus d'hôtel pour savoir si vous allez vraiment à Fort Lauderdale à cette période-là. Nous ne ferons aucune vérification. Alors, c'est dans ce sens-là, comme citoyen, vous vous présentez et vous faites la déclaration à l'effet que vous sortez du Québec, vous roulez vers les États-Unis et vous avez donc besoin, pour ce faire, d'un certificat qui vous permet de rouler sans pneus pour une période x. Le contrôle se fera naturellement sur la route par le corps policier — on s'en souvient. Mais la logique voudrait donc que, si vous avez une moto et que vous circulez l'hiver en moto au Québec — et je dois vous avouer que j'en vois très peu, mais c'est vrai que je réside à Québec plutôt qu'à Montréal — alors là, la logique voudrait éventuellement qu'on applique une même approche. Cependant, je vous redis que c'est sous réserve de l'interprétation qui sera faite par le ministère des Transports, qui est le porteur du règlement.

M. Bergeron: Alors, si je vous comprends bien...

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Si je vous comprends bien, je pourrais partir avec ma moto du 8 décembre au 15 janvier, je ne sais pas moi, à Cape Cod, donc circuler une partie de mon trajet sur les routes du Québec, mais je ne pourrais pas aller à La Malbaie?

Mme St-Cyr (Johanne): C'est pour circuler... La logique veut qu'on fait ça pour des raisons de sécurité routière, et, particulièrement à La Malbaie, naturellement, il y a de la neige, je veux dire, les conditions hivernales sont là. Donc, on ne donnera pas un certificat à quelqu'un pour être exempté de pneus d'hiver alors qu'il circule au Québec. L'esprit du certificat, c'est vraiment dans les cas où quelqu'un doit sortir du Québec, c'est pour éviter qu'en plus des bagages du quatre mois en Floride il ait à trimbaler dans l'auto les pneus d'hiver puis là, rendu à la frontière, là, il change ses pneus, il

trimbale les pneus; au retour, il fait l'exercice inverse. Alors, c'est vraiment parce qu'on a une population qui va... tu sais, souvent les gens vont en Floride quelque temps l'hiver, en Floride ou dans d'autres destinations, mais, règle générale, par la route, c'est souvent la destination.

Donc, c'est vraiment à des fins de rendre la vie un peu plus facile, entre guillemets, tout en protégeant la dimension sécurité routière, d'où le fait qu'il n'y aurait pas de certificat pour un véhicule de promenade, on s'entend, qui veut se rendre à La Malbaie, veut être exempté de l'obligation de pneus d'hiver. Dans le cas du véhicule de promenade, c'est vraiment plus parce qu'il s'en va vers des routes ensoleillées, pas de neige et pratiquement pas de pluie dans bien des cas.

● (10 h 50) ●

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je pense que vous aurez compris, par ma démonstration par l'absurde, qu'il y a effectivement un problème au niveau du règlement quant à l'exclusion ou non des motocyclettes de l'application de cette obligation de la pose de pneus d'hiver, d'une part, et qu'il y a peut-être un problème également au niveau de l'émission des certificats parce que, puisqu'on ne demande pas d'explication, il se pourrait que le propriétaire d'un véhicule qui, normalement, ne circule que l'été puisse demander l'émission d'un certificat pour un voyage pour lequel vous ne posez pas de question qui pourrait être ailleurs qu'une destination ensoleillée, comme vous l'évoquiez il y a quelques instants.

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

M. Harbour (John): Oui. Juste pour préciser qu'il y a trois raisons qui peuvent amener l'émission du certificat: déplacement pour utiliser un véhicule pour quitter le Québec... On va poser la question pourquoi la personne veut un certificat. Si la réponse de la personne, dire: Bien, je suis à Montréal puis je veux aller passer ma fin de semaine à La Malbaie, la réponse pour se promener à l'intérieur du territoire, c'est non, et il n'y aura pas émission de certificat à ce moment-là. Mais, si la personne déclare que c'est pour s'en aller dans le Sud, pour quitter le Québec, soit du côté ontarien ou du côté américain, bon, je quitte le territoire du Québec et je veux avoir la permission de pouvoir quitter, ça fait que les règlements sont... On va poser la question. Ce qu'on vous a dit: On ne fera pas enquête, on se tient sur la bonne foi. Maintenant, à l'usage, on va avoir les statistiques d'utilisation d'un tel certificat et, à ce moment-là, s'il faut compliquer... mais je pense que le bon sens veut qu'on respecte cette directive-là ou cette loi-là sur les pneus d'hiver. Donc, il y a trois raisons, c'est: lors de l'acquisition d'un véhicule qui doit se déplacer durant la période d'hiver, est-ce que je peux le déplacer en pneus d'été puis je ne suis pas obligé de les mettre parce que je vais m'en servir seulement l'été et non pas l'hiver, à ce moment-là on va autoriser; je veux quitter le Québec et je ne veux pas partir avec mes pneus d'été dans le coffre, puis on va permettre, à ce moment-là, de circuler pour quitter le Québec; et on va lui permettre pour un trajet entre son point de départ situé hors Québec pour le retour aussi.

Ça fait qu'on va poser la question au citoyen pour l'émission du certificat. La même question va être demandée sur le système Internet. Est-ce qu'on va aller jusqu'à vérifier si vous avez une réservation d'hôtel, à ce moment-là, à Fort Lauderdale ou à Miami pour... la réponse, c'est non. On fait appel, si vous voulez, au sens civique des citoyens du Québec pour l'émission du certificat.

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

M. Bergeron: M. le Président, prenons l'exemple inverse. Je suis à Fort Lauderdale et je viens passer les vacances de Noël à la maison. Je ne veux pas nécessairement changer les pneus d'hiver pendant la semaine où je vais être en circulation au Québec. Est-ce que je peux obtenir un certificat pour cette semaine que je vais passer à la maison?

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

M. Harbour (John): Absolument. C'est que, si le véhicule est immatriculé au Québec, à ce moment-là vous pourrez obtenir... et on met un service téléphonique disponible pour quelqu'un qui pourrait faire appel à un tel certificat pour pouvoir venir dans la province pour la période des fêtes, comme votre exemple le dit.

M. Bergeron: Même si, pendant cette semaine-là, je vais rejoindre de la famille à La Malbaie?

M. Harbour (John): Même si, durant cette semaine-là, vous vous promenez sur les routes du Québec, vous avez une autorisation pour une semaine pour vous déplacer sur le territoire.

M. Bergeron: Donc, je reviens à mon exemple de départ: Si je suis propriétaire d'une motocyclette puis je m'en vais à Cape Cod, mais, pendant cette semaine-là, je m'en vais à La Malbaie, il n'y a pas de problème.

M. Harbour (John): Durant la semaine d'autorisation, vous êtes autorisé à vous promener avec des pneus d'été, oui.

M. Bergeron: O.K.

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

M. Bergeron: Si quelqu'un a un certificat pour aller en Floride et qu'il va plutôt en Gaspésie, qu'il fait un accident, est-ce qu'il pourrait y avoir des pénalités particulières qui lui soient appliquées?

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

M. Harbour (John): Si la personne se déplace, à ce moment-là, ça va être le jugement du policier. Si on regarde dans ce qui nous concerne, si quelqu'un a des pneus d'été, fait une utilisation autre mais qui est à l'intérieur de sa semaine, si vous voulez, à ce moment-là, bien, il n'y a pas de contravention possible. Deuxièmement, est-ce qu'il va être couvert par le régime d'accidents

advenant un accident sur le territoire? La réponse, c'est oui.

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

M. Ouimet: Oui, très brièvement, M. le Président. Pour revenir à la question soulevée par notre collègue de Verchères, il y avait eu des discussions informelles avec les représentants des différentes formations politiques. Je sais qu'il n'était pas en poste à ce moment-là, mais c'est son collègue le député de Beauharnois qui était là. On avait eu des discussions avec les représentants de l'ADQ également. La volonté du législateur, je pourrais dire peut-être la volonté majoritaire du législateur, c'était d'apporter une certaine souplesse par rapport à l'application et à la problématique.

Maintenant, il a peut-être raison, il a peut-être trouvé ce qu'on appelle en anglais un «loophole» dans la réglementation, mais est-ce que c'est un cas réel qu'il rapporte, cette histoire du motocycliste qui veut partir de Montréal pour s'en aller à La Malbaie pendant le mois de janvier en moto? Si c'est vrai, on va apporter une modification le plus rapidement possible. Est-ce que c'est plutôt théorique ou ce sont des cas pratiques? Est-ce qu'il y a eu des représentations de la part de différentes associations de motocyclistes?

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

M. Bergeron: Oui, effectivement, je suis conscient du fait qu'il y avait une volonté de tous les partis d'en arriver à une solution souple, mais c'était l'interprétation effectivement de mon collègue de Beauharnois que les motocyclettes devaient être exclues, ce qui n'est manifestement pas le cas dans le règlement que nous avons sous les yeux. Or, évidemment, j'ai fait état d'un cas tout à fait hypothétique.

Mais il est vrai cependant, il est vrai cependant, et vous le savez, M. le député de Marquette, qu'il y a des motocyclistes qui non seulement souhaitent circuler sur les routes l'hiver, mais qui circulent effectivement sur les routes l'hiver. Alors, on se retrouve dans la situation où on leur impose l'obligation de poser des pneus d'hiver, alors qu'il n'existe pas de pneus d'hiver. Alors il y a là, à sa face même, une contradiction. Il y a un problème sur lequel il va devoir y avoir une solution incessamment.

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

M. Ouimet: Bien. Alors, M. le Président, ça pourra peut-être faire l'objet des observations des membres de la commission sur le point soulevé par le collègue. On en prend bonne note.

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

Déficit accumulé du Fonds d'assurance automobile

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Bonjour, M. Harbour, M. Rémillard ainsi que vos collaborateurs

et collaboratrices. M. Harbour a déjà été entendu, M. le Président, en date du 11 avril 2006, sur des propositions de hausses de contribution d'assurance. Il y avait, à ce moment-là, déficit de 600 millions de dollars, que M. Harbour a expliqué qui serait compensé par différents facteurs. Un de ces facteurs-là, ce serait la prise en charge par le ministère de la Santé et des Services sociaux du coût de 100 millions de dollars pour l'adaptation de véhicules pour les personnes handicapées.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion, je m'excuse. Je suis en erreur. On a eu un accord entre les groupes parlementaires en ce qui concerne la question d'adaptation des véhicules d'handicapés pour entendre pour une séance de l'après-midi ou demain. Je m'excuse, c'est moi qui devais soulever cette entente.

M. Sklavounos: Je comprends très bien, je suis conscient de cette entente. Vous allez voir que la question se pose plus généralement, c'est sur la tarification, mais je fais une introduction. Et je vais demander à M. Harbour peut-être d'essayer d'écourter cette partie-là, mais ça ne porte pas précisément sur cette question, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député.

M. Sklavounos: Alors, c'était un des éléments qui a été mentionné par M. Harbour, qui pourrait compenser les 600 millions de dollars de déficit. Il y avait également discussion d'une réduction de frais de fonctionnement qui avait été évaluée, à ce moment-là, à environ 70 millions de dollars. Ça, c'était sur une période de trois à cinq ans, si je comprends bien le travail de synthèse qui a été fait par nos chercheurs, M. le Président.

Il y avait également une question d'amélioration du bilan routier qui était censée, je pense, rapporter 130 millions de dollars également. Et le reste, c'était censé être la hausse des contributions d'assurance pour environ 300 millions de dollars qui allait couvrir la différence. D'abord, avant de rentrer plus en détail dans certaines autres recommandations qui ont été faites par le conseil d'experts qui a fait des propositions, j'aimerais savoir: Est-ce que c'est toujours le plan? Est-ce que c'est toujours le plan de M. Harbour?

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

● (11 heures) ●

M. Harbour (John): M. le Président, le plan est toujours le même. En 2004, le gouvernement a créé, si vous voulez, la fiducie, donc a pris tout le fonds d'indemnisation des victimes, en a fait une fiducie. Au moment de sa création, la perte nette caractéristique était de 600 millions de dollars. Il y avait des dépenses que le gouvernement a prises à sa charge, comme la contribution qui était payée par la société pour le transport ambulancier. Donc, il y a certaines dépenses qui ont été prises à même les ministères, soit le ministère des Transports ou le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Et le résiduel de 500 millions, je vous l'ai dit d'entrée de jeu, il y avait trois catégories. Première des choses, on disait: On va baisser nos dépenses administratives de 70 millions. On s'était donné une période de

trois à cinq ans pour faire une telle réduction. On peut vous dire que présentement la réduction est faite. On peut parler d'une réduction de 70 millions, et les dépenses du fonds d'assurance sont gelées pour une période de cinq ans, ce qui est une composante de la réduction des coûts administratifs qui est assez importante.

Deuxièmement, le bilan routier. On avait dit: On va revenir au bilan routier de ce qu'il était en 2001. Rappelez-vous qu'en 2001 il y avait eu 610 victimes sur les routes du Québec. Or, nous étions rendus... un peu supérieur à 721 victimes sur les routes du Québec en 2006. Or, avec l'Année de la sécurité routière, le travail de tous les partenaires, nous avons baissé ce bilan routier là, en termes de décès, à 608, et la diminution est encore plus importante, si vous voulez, au niveau des blessés graves. Donc, réellement une belle réalisation, de telle manière que l'objectif de réduction du bilan routier de 130 millions a été atteint dès 2007, alors que, dans nos projections, on prévoyait plutôt l'avoir en 2007, 2008 et 2009. On se donnait trois, quatre ans pour revenir à ce bilan routier là. Mais, si vous voulez, avec la concentration de tous les partenaires et avec la déclaration de l'Année de la sécurité routière, nous l'avons obtenu plus rapidement.

Et les augmentations ont été soumises au Conseil d'experts, approuvées et mises en vigueur, donc il y a 300 millions additionnels qui vont venir des contributions d'assurance. On vous rappelle que ces contributions-là avaient été gelées pour une période de 21 ans à ce moment-là. Ça fait que c'était tout à fait logique. Et l'augmentation qui était donnée était réellement inférieure à tout ce qui pouvait se comparer sur le marché.

Donc, les trois actions ont été mises en oeuvre. Et on peut vous dire aujourd'hui que, selon nos projections toujours à 6,5 % de revenus de placement pour l'année 2010-2011, le déficit de l'année courante va être résorbé, et la loi nous obligeait, comme société, à résorber ce déficit-là pour l'année 2015. Donc, on peut vous dire que tout est en place pour respecter la loi et corriger la situation du fonds, et d'une façon, on espère, permanente. Mais il faut dire que la sécurité routière est un travail de tous les instants: il faut continuellement, si vous voulez, en reparler et travailler pour améliorer ce bilan-là.

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

Rapport du Conseil d'experts sur le financement du régime public d'assurance automobile

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Il y a eu, en date du 21 juin 2006, un rapport qui a été fait par le Conseil d'experts sur le financement du régime public d'assurance automobile. Il y a eu, je crois, au total, une liste de 12 recommandations qui ont été préparées, faisant ainsi le portrait un petit peu de la SAAQ. Et il y a certaines recommandations qui sont en vigueur déjà. Encore une fois, je salue le travail remarquable fait par notre équipe de recherche, ici, pour préparer les recommandations avec le commentaire à côté. Il y a eu une recommandation. La recommandation n° 2, qui avait été faite dans ce temps-là, comportait deux recommandations.

Une de celles-là, le deuxième volet, était de jumeler le renouvellement du permis de conduire au renouvellement de l'immatriculation. Et le but de cette recommandation, de ce que j'ai compris, c'était de simplifier un petit peu la procédure, réduire les coûts et fournir en quelque sorte une information un petit peu plus précise aux assurés sur la contribution globale d'assurance.

Maintenant, selon la recherche qui a été faite ici, M. le Président, il semblerait qu'il n'y ait aucune indication ni dans le rapport annuel de gestion ni sur le site Web de la Société de l'assurance automobile du Québec au niveau de cette recommandation. J'aimerais que M. Harbour puisse commenter et nous dire où nous sommes rendus avec le deuxième volet de cette recommandation n° 2 du rapport du Conseil d'experts 2006.

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

M. Harbour (John): O.K. La recommandation du Conseil d'experts était de jumeler à une date unique le renouvellement du permis de conduire et des immatriculations d'un contribuable. Or, nos systèmes informatiques ne permettaient pas de jumeler ça à un coût qui était abordable et à un facteur de risque qui était raisonnable dans la modification de nos systèmes informatiques. Or, cette recommandation-là n'a pas été acceptée, si vous voulez, et a été prise plutôt en compte en disant: Lorsque nous procéderons à une refonte de système, un jour, à ce moment-là, nous prendrons cette considération-là pour permettre au citoyen de jumeler, si vous voulez, la date de récurrence de son permis de conduire avec celle de son immatriculation. Mais actuellement nous ne sommes pas en mesure, dû à la complexité des systèmes...

Vous savez, c'est des systèmes qui comportent à peu près 9 millions de lignes de codes, et ça a été développé, si vous voulez, indépendamment, le permis et l'immatriculation, de telle manière que permettre une date unique de renouvellement pour les deux implique un travail majeur, et, à ce moment-là, le coût-bénéfice n'était pas suffisant, d'autant plus que le risque opérationnel de faire un tel changement autrement que dans le cadre d'une refonte de système informatique est trop élevé pour s'y aventurer.

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

M. Sklavounos: Oui. Une petite question. Alors, au niveau du coût, est-ce que M. Harbour pourrait partager avec nous un petit peu l'analyse qui a été faite au niveau de coût-bénéfice? Qu'est-ce que ça représenterait comme coûts une telle harmonisation en ce moment? Et, de ce que je comprends, c'est quelque chose qui n'est pas nécessairement rejeté comme recommandation, mais c'est quelque chose qui sera regardé un petit peu plus à l'avenir. Est-ce que nous avons une idée d'une «timeline», d'une période de temps sur laquelle on pourrait peut-être appliquer cette recommandation-là?

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

M. Harbour (John): O.K. Lorsqu'on parle de l'évaluation de coûts, je n'ai pas l'évaluation précise des

coûts, mais, à sa face même, à l'analyse de nos systèmes, on s'apercevait rapidement que ce n'était pas logique de pouvoir le faire. Par contre, à l'intérieur d'une refonte de système et lorsqu'on parle d'une refonte de système, pour l'accès au réseau, de 5 millions de permis puis de 6 millions d'immatriculations, on peut parler d'une ampleur, à première vue, avant analyse, de l'ordre de 150 millions. Ça fait que, si on est pour faire ça dans un projet aussi gigantesque...

Imaginez-vous que présentement c'est tout simplement reporté. Donc, on a tout simplement reporté la décision en disant: À sa face même, les systèmes ne sont pas conçus... et l'architecture des systèmes ne prévoit pas... et ce ne serait pas facilement faisable à un coût qui nous semble raisonnable sans avoir de chiffres précis sur l'évaluation du coût. On a dit: À l'intérieur, un jour, d'une refonte de système... Et actuellement ce n'est pas, là, sur la table précisément. Mais, veux veux pas, dans l'évolution des systèmes informatiques, un jour, on en arrive à dire: Est-ce qu'on fait maison rase puis qu'on recommence? Dans une hypothèse semblable, à ce moment-là, nous allons respecter... La recommandation est correcte. On aimerait le faire, mais le moment sera choisi au moment d'une refonte informatique et non pas par un ajustement des systèmes existants.

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

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

Le Président (M. Bergman): Six minutes.

M. Sklavounos: Six minutes. Il y a eu également, M. le Président, dans ce même rapport du Conseil d'experts, présenté, rendu public le 21 juin 2006, une recommandation faite à la société de viser l'atteinte du plein financement en 2011 plutôt qu'en 2010, et donc d'étaler les hausses sur une période de cinq ans au lieu de quatre. Est-ce que M. Harbour pourrait commenter là-dessus, pourquoi 2011 et non pas 2010? Pourquoi ce manque d'ambition de la part du conseil dans cette recommandation?

Une voix: ...question.

● (11 h 10) ●

M. Harbour (John): M. le Président, dans la recommandation du Conseil d'experts concernant la capitalisation du régime, vous vous souviendrez qu'ils avaient autorisé des augmentations de 10 \$ par année pendant trois ans pour prévoir, si vous voulez, un déficit de la société. Or, cette recommandation-là du Conseil d'experts était valide si on constatait un déficit durant la période de 2007, 2008, et 2009 du rapport. Or, le régime, à la date du 31 décembre 1997, était capitalisé à 97 %. Or, à 97 %, c'est le plein financement, si vous voulez, à 2 % ou 3 % d'écart considérant l'ampleur des estimations qui sont faites.

S'il y avait un déficit de constaté — comme cette année, il serait plausible de penser qu'on peut constater un déficit — la loi nous autorise à prendre 15 ans pour récupérer ce déficit-là. Et la sagesse, je crois, du législateur était à l'effet de permettre de voir les conséquences.

Vous savez, c'est très sensible à la fluctuation des rendements du portefeuille de placement. Donc, lorsqu'il y a une baisse de rendement, mais de voir est-ce qu'il va y avoir récupération dans les années, on a vu, dans le passé, historiquement, que, la variation des placements, il y a une année négative sur sept, en moyenne, et cette année-là est compensée par les rendements des années futures. Donc, je pense que le législateur voulait prendre une période de 15 ans, qui est à peu près l'équivalent de deux cycles économiques, pour être sûr que la capitalisation se maintient à une expectative de plein financement.

Or, le Conseil d'experts, lorsqu'il a regardé la situation à 6,5 % de rendement, a dit: Bien, peut-être que ça prend une recapitalisation. Ça n'avait pas été demandé par la société, mais ça a été recommandé par le Conseil d'experts. Nous, on a considéré que, pour ces années-là, on n'en avait pas de besoin, donc on ne l'a pas mis en vigueur. Et, si vous regardez la planification stratégique de la société, on se penche présentement sur une politique de capitalisation qui devrait être reconnue au cours de l'an prochain ou dans les deux prochaines années et qui va permettre cet équilibre-là sur une période de temps dans le but de respecter la loi.

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

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Il y avait également la recommandation 6, M. le Président, dans ce même rapport, qui a parlé en quelque sorte d'une politique de financement à long terme. Le conseil recommandait à la société d'en adopter une avant la prochaine révision des contributions, une telle politique, M. le Président, qui permettrait aux assurés en quelque sorte de comprendre comment la société compte maintenir un financement équilibré du régime et déterminer le montant des contributions exigées de chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicules routiers. J'aimerais, M. le Président, que M. Harbour nous explique où sont rendus les travaux relatifs à l'adoption d'une telle politique de financement.

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

M. Harbour (John): Oui. Nous avons mis sur pied un comité, si vous voulez, interne de spécialistes et nous avons, un, fait l'inventaire de ce qui se fait ailleurs. On a regardé attentivement la politique de recapitalisation de la CSST, on a regardé les lois et les règlements qui régissent le Fonds d'assurance automobile. Et, comme je vous disais tout à l'heure, on a prévu sortir cette politique-là pour l'an prochain, où on va, à ce moment-là, être, si vous voulez, transparents sur les visions de la société en matière de capitalisation.

Mais, comme je vous dis, la politique de travail qui se fait est une politique pour équilibrer dans le temps, pour éviter, si vous voulez, des sauts de yoyo, là, vous savez. S'il y a un déficit qui est constaté, avec les mesures qui ont été mises en oeuvre, ça ne peut provenir que par une déficience des revenus de placement. À ce moment-là, bien il y a une récupération des revenus. Ça fait que cette politique-là actuellement est regardée à l'intérieur de la politique de placement de la société, des facteurs de risque sur lesquels elle veut inscrire ses placements,

pour être sûre qu'elle est raisonnable et, à long terme, donner le plein financement de la société.

Or, le but du Conseil d'experts est respecté, c'est de viser le plein financement. Maintenant, c'est de tolérer aussi des périodes où le financement peut baisser ou excéder sans faire de ristourne ou de refacturation aux assurés pour être serein, si vous voulez, au niveau de la recapitalisation, au niveau des contributions d'assurance.

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

M. Sklavounos: Une petite, peut-être dernière question. Il reste une minute, monsieur?

Le Président (M. Bergman): Une minute.

M. Sklavounos: Une minute. Alors, je vais être bref. La recommandation n° 7 était une recommandation qui demandait à la société de maintenir l'approche déjà adoptée en matière de répartition de la contribution d'assurance sur le permis de conduire et l'immatriculation. Également, à ce niveau-là, il semble n'y avoir aucune indication dans le rapport annuel de gestion ni suite à la recherche qui a été faite par nos recherchistes. Est-ce que M. Harbour pourrait commenter là-dessus dans le temps qui nous reste?

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

M. Harbour (John): Avec plaisir. Il était, dans la politique de la société, pour les véhicules de promenade, de répartir, si vous voulez, le besoin de financement à 75 % sur l'immatriculation des véhicules de promenade et à 25 % sur le permis de conduire. Or, nous avons maintenu... Or, c'était chose courante, si vous voulez, c'était la façon dont on applique la facturation à la société. Or, la recommandation visait aussi de faire la même chose pour la motocyclette. Donc, pour le motocycliste, le même principe de répartition entre l'immatriculation du véhicule et le permis de conduire a été maintenu, et de telle manière que les besoins de contribution d'assurance pour le risque que représentent les classes de facturation sont répartis entre l'immatriculation et le permis de conduire, à l'exception des conducteurs professionnels des classes 1, 2, 3 et 4, où toute la tarification de l'assurance est faite sur le véhicule, et c'est très compréhensible, dans le sens que nous voulons que l'employeur paie le coût de l'assurance et non pas le conducteur du véhicule de l'employeur. Donc, à ce moment-là, le système est différent. C'était connu du Conseil d'experts. C'est pour ça qu'ils ciblaient leurs recommandations sur les véhicules de promenade et sur les autres classes de risque autres que professionnelles.

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

Utilisation par le gouvernement des surplus de la SAAQ (suite)

M. Grondin: Merci, M. le Président. Tout à l'heure, à ma première question que je vous avais posée sur l'argent qui a été pris dans les coffres de la SAAQ et

transféré dans le périmètre gouvernemental, vous m'aviez dit que vous ne saviez pas s'il y avait eu des ententes, qu'il y avait des intérêts qui étaient payés. Mais est-ce que des fonctionnaires qui étaient là à ce moment-là le savent? Moi, je n'étais pas là et vous non plus. Il y a sûrement quelqu'un qui doit savoir ça.

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

M. Harbour (John): Au moment où les transferts ont été faits, je n'étais pas là, mais je sais très bien qu'il n'y a eu aucune entente de remboursement ou de paiement d'intérêt. Donc, définitivement, la ponction s'est faite, les argentés ont été transférés dans le périmètre du gouvernement, dans le fonds consolidé, point. Il n'y a aucune entente qui a été faite, et ça, je peux vous l'assurer tout de suite, pour soit rembourser ces montants-là ou payer un intérêt sur les montants qui ont été, si vous voulez, consacrés au fonds consolidé.

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

M. Grondin: Oui. Vous m'avez dit tout à l'heure que ça avait été transféré pour améliorer le réseau routier. Mais est-ce que ça a été là ou bien si ça a été... Vous ne sembleriez pas le savoir, mais est-ce qu'il y a quelqu'un qui le sait?

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

M. Harbour (John): Non. Je pense que ça prendrait un expert en budget du gouvernement, et ça, malheureusement, à la Société de l'assurance automobile, on n'a pas ce genre d'expert. Donc, c'est un fonds qui a été dans le fonds consolidé. Vous savez qu'est-ce que ça peut représenter. À ce moment-là, bien, je pense qu'il y a eu des travaux, certains travaux qui ont été faits. Mais j'étais, à ce moment-là, dans l'assurance privée, et on regardait ça, mais je ne peux pas vous dire et je n'ai personne dans mon équipe qui pourrait vous certifier à quoi ont servi les argentés qui ont été transférés au fonds consolidé.

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

M. Grondin: Ça veut dire qu'il y avait des gros nids-de-poule ailleurs que dans les routes.

Impact du manque de médecins de famille sur le traitement des dossiers

Tout à l'heure, on a parlé un peu des médecins puis des rapports des spécialistes. On vit un problème au Québec puis on sait qu'on va le vivre encore... on s'en va encore plus dans ce problème-là: un manque de médecins. Des médecins de famille, on n'en a presque plus, c'est difficile d'accès. Est-ce que la société a envisagé une autre forme de... pour essayer de répondre à la clientèle? On le vit assez régulièrement dans nos bureaux, des accidentés de la route qui n'ont pas de médecin de famille pour remplir leurs papiers à la Société d'assurance automobile. Et on sait très bien que la situation ne s'améliorera

pas demain matin parce que les médecins s'en vont à leur retraite, et la population vieillit. Est-ce que la société, présentement, a envisagé une autre façon de procéder pour remplir ces papiers-là et faire en sorte que les personnes soient dans le système assez rapidement?

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

M. Harbour (John): Non. Le ministère de la Santé, c'est le ministère de la Santé. Les soins qui sont donnés au Québec sont de la responsabilité de ce ministère-là, donc on va tout simplement vivre avec. Ce n'est pas à la société de, si vous voulez, investir pour se faire un propre hôpital, là, ce n'est pas ça du tout. Donc, on travaille avec le système de santé. On essaie d'orienter nos personnes, les personnes accidentées, vers les soins les plus rapides sur lesquels on peut avoir une influence. Mais, à ce moment-là, on est tributaires du système de santé au Québec. Je pourrais vous dire qu'actuellement, là, les services, ce n'est pas l'idéal, mais ça va très, très bien.

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

● (11 h 20) ●

M. Grondin: C'est sûr que, quand on est assis ici, on essaie de régler les exceptions. La majorité du temps, ça va bien. Il y a toujours des exceptions, et les exceptions, elles se retrouvent souvent dans les bureaux de députés. Alors, c'est ça qu'on a à gérer, et puis je peux vous dire qu'on a à en gérer de temps en temps.

Indemnité de remplacement du revenu

Moi, j'aimerais vous entendre aussi sur d'autres cas d'exception: les accidentés de la route, là, qui sont des jeunes. Mettons, ils sont jeunes, ils ont un accident, ils sont infirmes. Quand ils arrivent à la majorité — ils sont infirmes pour le restant de leurs jours — de quelle manière qu'on paie pour eux autres? C'est quoi, leur façon de vivre, là? Je vais vous emmener sur un cas. J'ai eu une étudiante, moi, qui étudiait pour aller dans la Sûreté du Québec, et puis elle avait son engagement, puis, une semaine avant de rentrer dans la Sûreté du Québec, elle a eu un accident. Elle est infirme pour le restant de ses jours. Mais on se base sur le salaire qu'elle a gagné l'année d'avant pour lui payer une espèce de pension. Mais elle était étudiante, alors elle ne gagnait rien, et puis elle avait un beau métier devant elle. Alors, elle est prise pour le restant de ses jours avec on peut quasiment dire le bien-être social. Puis il y a des jeunes enfants aussi qui ont des accidents d'automobile, et puis qu'on sait qu'ils n'iront jamais sur le marché du travail. De quelle manière qu'on va les accompagner?

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

M. Harbour (John): O.K. Une personne qui n'a pas de base de revenu au moment de l'accident, O.K., lorsqu'on arrive pour déterminer la base de revenu de cette personne-là, on prend le salaire moyen des Québécois. Je vais vous nommer le nom de... C'est la RHMTQ. Mais qu'est-ce que ça veut dire? C'est la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs québécois, qui

donne une rémunération de 36 642 \$, brute par semaine. On sait que le régime couvre 90 % du salaire net. Or, cette façon de faire fait que, quand on arrive dans des cas particuliers, d'une personne qui, lors de l'accident, n'avait pas de base de revenu, à ce moment-là, lorsqu'elle est éligible à l'indemnité de remplacement du revenu, on calcule le revenu sur le travailleur moyen au Québec. Or, c'est 36 642 \$.

Vous allez me demander comment ça se compare avec d'autres juridictions. En Ontario, l'IRR est moindre: à compter de la 27^e semaine jusqu'à la 104^e semaine, c'est 185 \$ par semaine, c'est-à-dire 9 620 \$, et, à partir de la 105^e semaine, c'est 320 dollars-semaine, c'est-à-dire 16 640 \$. Donc, on peut voir que le système est plus généreux, si vous voulez, que ce qui se passe en Ontario. En Saskatchewan et au Manitoba, qui ont des régimes d'assurance automobile comparables à celui du Québec à plusieurs points de vue, l'indemnité brute annuelle est de 36 729 \$. Donc, on est à 36 642 \$, donc l'équivalence, si vous voulez, d'un régime comparable dans l'Ouest canadien. Et le régime de la Colombie-Britannique, et du Nouveau-Brunswick, et de l'Alberta: régimes moins avantageux, car aucune disposition particulière pour les personnes accidentées. Donc, on peut voir que, sur l'indemnisation de blessures de personnes qui, au moment de l'accident, n'ont pas de base de revenu, on est dans les meilleures pratiques canadiennes pour la rémunération. Est-ce que vous allez me dire maintenant: Comment vous jugez un montant de 36 000 \$ par année? Mais, qu'est-ce que vous voulez, c'est le salaire moyen des Québécois qui est appliqué, et je trouve la mesure très raisonnable, et je trouve que le législateur a été sage dans l'application de cette loi.

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

M. Grondin: Comme je vous dis, c'est toujours des cas d'exception qu'on essaie de régler, parce que souvent des personnes vont venir nous voir et vont dire: Écoutez, là, moi, j'avais un salaire de... je suis un avocat — je sais que des fois il y en a qui gagnent cher — et puis, là, j'étais dans une année sabbatique, où j'ai eu un accident. Alors, je n'ai pas de salaire cette année, alors je suis pris avec la formule que vous nous donnez à l'heure actuelle. Mais il n'y a pas de... Des personnes qui avaient un métier qui sont peut-être en arrêt de travail pour un petit bout, est-ce qu'elles sont considérées toutes sur le même pied ou s'il y a des alternatives?

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

M. Harbour (John): Non. Si vous voulez plus de précisions, là, il va falloir que je demande un peu d'aide pour l'application. On sait que, pour un travailleur autonome, on peut retourner jusqu'à trois ans de ses rémunérations passées pour faire des moyennes, pour être sûr qu'on est équitable envers la personne. Quand je vous parlais qu'on appliquait le salaire moyen des travailleurs du Québec, c'est pour une personne dont, la base de revenus, il n'y en a jamais eu ou elle n'existe pas. Vous savez, un jeune homme de 14 ans a un accident grave et est handicapé d'un accident de la route, est

handicapé pour le restant de ses jours, il faut déterminer, à un moment donné, un salaire. Vous allez dire: Bien, cette personne-là aurait pu faire un grand chef d'orchestre et gagner des... ou un bon joueur de hockey — je pense que la saison vient de recommencer — mais en réalité c'est le salaire moyen à 90 %, puis, à ce moment-là, c'est payé durant toute sa vie.

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

Recours aux soins de santé privés

M. Grondin: Oui. Est-ce que, pour essayer d'accélérer le plus possible le retour au travail des personnes accidentées, est-ce que vous avez des ententes avec soit des cliniques privées ou des... Est-ce que vous allez dans le privé pour essayer de remettre le plus vite possible les personnes qui ont eu des accidents sur le marché du travail...

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

M. Harbour (John): Il n'y a pas d'utilisation systématique du système privé pour remettre une personne sur le marché du travail. Par contre, s'il arrivait un cas problématique — vous dites les cas d'exception que vous voyez dans vos bureaux de comtés, nous aussi, des fois, sur nos bureaux, on voit des cas d'exception — où là, à ce moment-là, les délais d'attente causeraient un préjudice irréparable à la personne, à ce moment-là on va avoir recours à tout ce qui est disponible pour soigner.

Voilà plusieurs années, vous savez que, dans des cas de grands traumatismes, on envoyait même des patients se faire soigner du côté américain. Maintenant, le système québécois est solide, est capable de soigner, et puis d'une façon exceptionnelle, ces personnes-là. Mais, à ce moment-là, on a recours à... Mais il faut qu'il y ait un dommage permanent pour justifier le recours à d'autres moyens, si vous voulez, pour supporter la personne dans son éprouve.

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

M. Grondin: Mais, si, admettons, vous êtes pour payer une indemnité pendant cinq, six, sept, huit mois, ce n'est pas plus rentable de le faire soigner le plus rapidement possible que de le mettre sur une liste d'attente pour le système de santé?

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

M. Harbour (John): Nous respectons le système de soins et de santé au Québec. Et, si le délai demandé par le système de santé ne crée pas de préjudice permanent à la personne — tous les citoyens sont traités, il n'y a pas de médecine à deux vitesses au Québec — donc nous respectons les délais. Par contre, s'il arrive un délai qu'on pourrait compenser mais qui, s'il ne l'était pas, aggraverait la blessure ou le dommage à la personne, sans hésitation, à ce moment-là, on a recours aux traitements alternatifs.

M. Grondin: Je vais laisser la parole à mon collègue M. le député de Drummond.

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

Réglementation encadrant l'utilisation de pneus à neige (suite)

M. Schneeberger: Oui. Bonjour, M. Harbour, M. Rémillard. Une question, pour revenir sur les pneus. Tantôt, vous mentionniez que la personne qui revenait de Floride pouvait demander un certificat pour une période. Y a-tu un maximum de cette période qui est établi, ou... C'est quoi, là...

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

M. Harbour (John): M. le Président, chaque certificat est émis pour une période d'une semaine à la demande de la personne. Ça fait que la personne peut communiquer avec la société, dire: Je vais quitter — supposons qu'on est au mois de janvier — la Floride le 10 février. À ce moment-là, elle demande le certificat du 10 au 17, ou qu'il prévoit que ça va être du 12 au 19, il y a une semaine d'autorisation donnée par certificat.

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

M. Schneeberger: Et il pourrait répéter ça quatre fois par année pour le même véhicule?

M. Harbour (John): Pour le même véhicule, quatre fois par année.

M. Schneeberger: O.K.

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

M. Schneeberger: Au niveau des véhicules de location, c'est sûr que, si on loue un véhicule aux États-Unis, on revient au Québec, bon, bien, c'est correct. Mais, si l'inverse... les véhicules de location à l'intérieur du Québec devront être soumis au complet ou, là, il y a... au niveau de la loi, là... C'est parce que, nous, on avait discuté de ça, là, puis ce n'était pas très clair. Est-ce que maintenant, au niveau de la loi, pour les véhicules de compagnies qui louent des véhicules, ils devront être soumis aussi aux mêmes réglementations?

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

M. Harbour (John): Oui. Les locateurs sont soumis exactement à la même réglementation. Donc, un véhicule qui est loué au Québec doit être muni de pneus d'hiver de la période du 15 décembre au 15 mars. S'il y a un véhicule de location qui s'en vient au Québec, il doit obtenir le certificat d'exemption et, lorsqu'il va requitter... le certificat d'exemption, et, s'il est loué au Québec, il doit avoir ses pneus d'hiver.

M. Schneeberger: O.K.

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

● (11 h 30) ●

M. Schneeberger: Si maintenant le véhicule... je suppose des choses parce que, peu importe, au niveau de la loi, des fois, il peut y avoir des trous. Si on a une compagnie de location, le propriétaire de la compagnie dit: Bon, moi, mes véhicules que je loue présentement, tous ces véhicules-là vont aux États-Unis la plupart du temps parce que mes clients ici, ils se rendent aux États-Unis, à ce moment-là, est-ce qu'il va être aussi soumis à avoir des pneus d'hiver même si c'est pour les États-Unis? Est-ce qu'il peut avoir des demandes de dire: Bon, moi, j'en ai pour une période de temps ou si la loi là-dessus est claire... Parce que là c'est sûr qu'il va y en avoir, pour couper des coûts, qui vont essayer de jouer là-dessus. Parce que, pour un citoyen, c'est correct, mais, pour une compagnie de location où est-ce que, là, le phénomène de location, au niveau de l'argent, c'est toujours des coûts financiers, là-dessus, est-ce que vraiment la loi est stricte?

M. Harbour (John): La loi est simple, à savoir: si c'est un véhicule de promenade, il est un véhicule de location, il a le droit à quatre permis durant l'année s'il a été immatriculé au Québec. Donc, il n'y a pas d'exception plus pour une compagnie de location, si vous voulez, que pour un véhicule privé de promenade.

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

Incapacité d'une personne accidentée d'exercer son emploi

M. Schneeberger: Concernant les demandes justement des rapports au niveau de médecins, comme mon collègue de Beauce soulignait, moi, j'ai eu un cas problématique, justement. La personne faisait un retour au travail, alors on lui avait dit: Bon, actuellement, tu as droit de travailler, on te permet de travailler 25 heures par semaine, et la SAAQ va te rembourser encore le 15 heures. Suite au retour, finalement, il s'est aperçu qu'il n'était pas capable de le faire, ça lui a occasionné des problèmes de dos. Mais la SAAQ n'a jamais changé de position jusqu'à un moment donné, lorsque la personne elle-même s'est vue carrément dans l'obligation d'arrêter son travail. Son employeur a dit: On ne peut pas te garder, ça n'a aucun sens. Et là cette personne s'est vue, finalement, plus de rentrées d'argent. Et la société, la SAAQ n'a pas changé d'avis.

À ce moment-là, qu'est-ce qui arrive, là, dans des cas de même où ce que justement, au niveau du médecin, on juge que c'est correct, mais finalement la personne elle-même... Quand c'est rendu que la personne vend des biens pour pouvoir arriver, là, je ne pense pas que la personne ne veut vraiment pas travailler, là. Est-ce que dans ce cas-là... Parce que, moi, j'ai soumis ça à la SAAQ, puis c'est un problème qui ne s'est pas réglé. Alors, je vous le soumetts parce que, là, à un moment donné, on va aller au front.

M. Harbour (John): Je vous remercie de votre question. M. le Président, je pense que je vais demander

à Mme Tremblay d'essayer de répondre... ou peut-être avoir, je dirais, que vous risquez d'avoir une question additionnelle de compréhension, mais on va essayer de répondre à votre préoccupation.

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, bonjour, M. le Président. Nathalie Tremblay, vice-présidente, directrice générale du Fonds d'assurance automobile. Je vais éviter toutefois de commenter spécifiquement le cas d'une personne, je vais y aller plus de façon générale, si vous me permettez cette façon-là d'aborder la problématique qui est soulevée.

Alors, il est certain qu'il y a toujours deux éléments importants que nous devons regarder dans une situation d'une personne accidentée, qui a des capacités de retourner au travail mais dont l'état général ou certains autres facteurs lui empêchent de faire le travail spécifique qu'elle occupait au moment de l'accident. Et c'est toujours ce départage-là qu'on doit regarder.

Il est certain que, pour nous, ce que le médecin traitant nous donne comme information, c'est une information sur l'état global de la personne accidentée. Et ce que, nous, on doit regarder, c'est est-ce que cette personne-là, peut-être elle n'est plus en mesure de faire le travail qu'elle faisait au moment de l'accident, mais qu'elle est en mesure d'occuper un autre emploi, et d'accompagner la personne accidentée, à ce moment-là, vers un autre type d'emploi où ses capacités fonctionnelles lui permettraient de faire autre chose que l'emploi qu'elle occupait au moment de l'accident. Ça ne se départage pas comme du noir et du blanc, c'est bien clair. Et on doit, à ce moment-là, travailler à la fois avec le médecin traitant, à la fois avec le milieu de l'emploi et à la fois avec la personne accidentée pour la diriger et l'accompagner vers peut-être un emploi qu'elle serait plus en mesure d'occuper, et que sa condition ne lui permet pas d'occuper l'emploi qu'elle occupait au moment de l'accident.

Alors, c'est un travail que nous faisons conjointement avec la personne, avec le milieu du travail ainsi qu'avec le médecin traitant. Et c'est de plus en plus dans cette approche-là qu'on va orienter nos façons de travailler pour permettre aux personnes accidentées, qui ne sont plus en mesure de faire l'emploi qu'ils faisaient au moment de l'accident, d'en effectuer un deuxième.

Mais c'est sûr que ça se fait étape par étape. Si on pense à la personne, déjà d'avoir eu un traumatisme subi par l'accident, de réaliser que peut-être elle n'est plus en mesure de faire l'emploi qu'elle occupait au moment de l'accident, il y a là un processus d'acceptation par la personne accidentée et, durant cette période-là, c'est certain que, nous, on continue de la supporter, de l'accompagner dans son acceptation de la situation, dans la recherche d'un nouveau travail et qu'on continue de lui verser, à ce moment-là, les sommes dont elle a besoin pour compenser sa perte économique de revenus, là, due à la condition et à l'étape où elle en est rendue dans son processus de réadaptation ou de réhabilitation à exercer un autre emploi.

Je suis consciente que je réponds plus de façon générale au processus, là, mais c'est de cette façon qu'on oriente nos pratiques actuelles.

Le Président (M. Bergman): Je suspends nos travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 36)

(Reprise à 11 h 43)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, M. le député de Verchères, pour un bloc de 15 minutes.

M. Bergeron: Merci, M. le Président.

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Verchères pour un bloc de 15 minutes.

Hausse des contributions d'assurance automobile

M. Bergeron: Merci, M. le Président. J'aimerais aborder la question des hausses de tarifs proposées par la Société de l'assurance automobile du Québec. M. Harbour, très brièvement, seriez-vous d'accord pour dire que ces tarifs font suite à la situation financière préoccupante du régime et qu'elles font suite également aux recommandations du comité d'experts sur le financement du régime public d'assurance automobile en juin 2006?

M. Harbour (John): Les hausses de contributions, un, ont été demandées par la société au Conseil d'experts. Le Conseil d'experts nous a fait des recommandations, et nous avons appliqué les recommandations du Conseil d'experts à quelques dollars près, dans le sens que le Conseil d'experts avait prévu des années. Vous savez que pour préparer la récupération, ce Conseil d'experts nous recommandait de récupérer, comme on l'a récupéré en 2008, il nous demandait de refacturer des clients de 2007 pour la portion de 2008, donc de facturer 5 millions et quelques cent mille personnes au lieu de 2,6 millions. Et, deuxièmement, l'étalement des primes a été accepté aussi par le gouvernement. Or, on avait besoin de temps pour modifier nos systèmes informatiques. Nous y sommes arrivés et, cette année, tout est implanté, oui, conformément aux recommandations du Conseil d'experts, eu égard à l'application des années.

M. Bergeron: Il y avait une recommandation qui, je pense, s'inscrit dans la philosophie même qui a présidé à la création de la Société de l'assurance automobile, à savoir un traitement sans égard à la faute qui disait qu'il fallait «indexer à un taux annuel de 2 % la contribution d'assurance liée à l'immatriculation des véhicules de promenade pour la période de 2007 à 2009 par souci de traiter uniformément toutes les catégories de véhicules routiers».

Qu'est-ce qui a fait que, dans le choix final qui a été fait par la Société de l'assurance automobile, on a choisi de s'écarter un peu de cette recommandation-là qui visait à traiter plus uniformément l'ensemble des véhicules routiers puis d'y aller en fonction de statistiques qui, tout éloquents qu'elles soient, ont pour effet

de prendre un certain recul par rapport à cette philosophie qui est à la base, comme je le disais, de la Fondation de la Société de l'assurance automobile, c'est-à-dire un traitement sans égard à la faute, d'autant qu'on a calculé en fonction des coûts par catégorie de véhicules qui incombaient à la Société de l'assurance automobile plutôt que de regarder finalement qu'est-ce qui était la cause des différentes réclamations? Alors, qu'est-ce qui nous a amenés finalement à nous distancer de cette recommandation?

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

M. Harbour (John): Pour ce qui est de la recommandation de l'indexation des primes du Conseil d'experts, et le Conseil d'experts recommandait une indexation pour les années 2007, 2008 et 2009 sur l'immatriculation des véhicules de promenade parce que nous étions au plein financement de cette catégorie-là, recommandait une indexation de 2 % par année, or la société a plutôt opté pour indexer ces primes-là comme le disait le Conseil d'experts, mais selon l'indice des prix à la consommation qui est appliqué au niveau de l'indemnisation. Donc, les véhicules de promenade étaient au plein financement de l'année courante, les indemnités étant indexées selon l'indice des prix à la consommation, nous avons tout simplement dit: On va indexer ces primes-là selon l'indice des prix à la consommation, moins que 2 % si c'est moins que 2 %, plus de 2 % si c'est plus de 2 % pour ne pas recréer, si vous voulez, un décalage entre le montant facturé et les montants d'indemnisation payés à la catégorie des véhicules de promenade. Donc ça, ça a été la première décision prise.

Quant au niveau du «no fault», le «no fault» est appliqué depuis l'introduction du régime d'une façon intégrale. Personnellement, je suis un adepte du «no fault» en assurance autant pour le côté matériel que pour les dommages corporels, et je pense qu'à ce moment-là ça a été appliqué intégralement. Et, si vous avez une question sur l'application du «no fault» qu'on aurait fait différemment, je vais vous répondre, mais, d'après moi, ça a été appliqué intégralement depuis le début du régime.

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

M. Bergeron: Bien, je me pose la question parce que, lorsque je regarde les pourcentages d'augmentation attribués à chaque catégorie de véhicules de promenade, je constate qu'il y a une fourchette de variations assez importante. On n'a pas appliqué le même pourcentage d'augmentation à chacun des types de véhicules de promenade. Puis, vous me corrigerez si je fais erreur, mais je crois qu'on a appuyé cette décision d'imposer une augmentation plus importante à certains types de véhicules au nombre de réclamations liées à l'usage de ce type de véhicule, ce qui, selon moi, puis je vous le soumetts respectueusement, tente à s'écarter de cette philosophie de base du traitement sans égard à la faute.

Ma question, au fond, c'est de savoir pourquoi... Je comprends qu'on ait décidé de ne pas aller avec un 2 % mur puis d'y aller plus en fonction de l'indice des prix, mais comment se fait-il qu'on ait décidé de ne pas répondre à cette recommandation, à cette autre

partie de la recommandation qui disait qu'il fallait essayer «de traiter uniformément toutes les catégories de véhicules routiers»? Pourquoi avons-nous décidé de faire des distinctions entre les types de véhicules routiers puis d'imposer une augmentation beaucoup plus importante à certains types de véhicules routiers sur la base du nombre de recommandations, comme je vous disais, ce qui tente à s'écarter, selon moi, de la philosophie du traitement sans égard à la faute et pas sur l'ensemble des véhicules routiers?

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

● (11 h 50) ●

M. Harbour (John): M. le Président, c'est que la tarification est basée sur le coût d'un segment de marché. Donc, ça n'a pas regardé à la faute, ça regarde de dire: Les véhicules de promenade coûtent combien en indemnisation de blessures corporelles, il y a combien d'utilisateurs?, la division des deux me donne la tarification que je dois imposer pour récupérer le coût d'indemnisation.

Alors, pour équité entre les usagers de la route, il a été reconnu, et ça a été endossé par le Conseil d'experts aussi, de tenir compte du coût d'indemnisation de chacune des grandes catégories de détenteurs de permis. Donc, c'est sûr que l'immatriculation d'un camion ne coûte pas le même prix que l'immatriculation, si vous voulez, la contribution d'assurance sur l'immatriculation d'un autobus. Donc, chaque catégorie a la tarification qui est nécessaire pour compenser la catégorie en question. Ça, c'est l'équité entre les personnes, chacun devant payer ce qu'elle a à payer en groupe. C'est le principe même de base de l'assurance. Donc, chaque groupe de risque doit supporter les coûts qu'il génère à la société.

Pour ce qui est du «no fault» en indemnisation des personnes, ça veut dire que j'ai un accident d'automobile, je ne pose pas la question à savoir si la personne est responsable ou pas responsable, elle n'a pas de déductible, on indemnise toute personne accidentée de la route. On ne pose même pas la question, au Québec. Vous avez un accident de la route et vous êtes une personne qui n'avez jamais eu un véhicule, jamais eu un permis de conduire, vous n'avez jamais contribué au régime, c'est un «no fault» total absolu, et toutes personnes sont indemnisées sans égard à la faute.

J'ai fait un accident, j'allais trop vite, je suis responsable, on ne pose pas cette question-là au niveau de l'indemnisation des victimes. Or, le corps policier, lorsqu'il va faire le rapport d'accident, lorsqu'ils vont émettre une contravention pour conduite excessive, est-ce qu'à un moment donné le système criminel va venir pénaliser la personne pour conduite dangereuse, excessive, ébriété au volant? Ça, c'est le côté judiciaire de la chose. Le côté assurance de la chose, c'est un «no fault». On n'a qu'à établir la causalité de l'automobile et le lieu de l'accident sur un chemin public, et, à ce moment-là, vous êtes indemnisé peu importe si vous êtes responsable ou non de l'accident.

M. Bergeron: Sauf qu'on se sert de cela pour établir des statistiques pour déterminer finalement dans quelle catégorie de véhicules il y a le plus grand nombre de réclamations puis les réclamations les plus coûteuses pour indexer de façon plus importante les contributions demandées pour l'immatriculation.

M. Harbour (John): C'est-à-dire que, M. le Président, les victimes de la route, supposons qu'un véhicule de promenade frappe un piéton, bien, le coût d'indemnisation du piéton est ramené sur l'immatriculation du véhicule de promenade. La personne qui conduit, O.K., c'est ramené sur le permis de conduire de cette population-là.

Dans le permis de conduire, on va considérer qu'est plus à risque quelqu'un qui a 10 points d'inaptitude, et la contribution d'assurance est plus élevée parce que cette clientèle-là, qui a 10 points d'inaptitude, coûte plus cher en moyenne à la société. Or, les statistiques sont des statistiques actuarielles qui sont très bien établies et qui travaillent avec justesse et équité entre les personnes.

Donc, j'ai ma façon de tarifer et d'imposer une surprime à quelqu'un qui représente un risque plus élevé, et c'est le nombre de points d'inaptitude. On ne tient pas compte de l'âge, du sexe ou du statut matrimonial. Chez nous, c'est tout simplement un permis de conduire, classe promenade avec des points d'inaptitude. Et, à ce moment-là, vous trouvez votre tarification, et c'est la même pour tout le monde.

M. Bergeron: Et, moi, je comprends de ce que vous me dites que vous n'avez pas l'intention de modifier, d'amender, de changer de quelque façon que ce soit la tarification proposée pour la période donnée?

M. Harbour (John): Pour la tarification de la période donnée, nous avons, par décret, établi la tarification qui va être en vigueur pour les années 2008, 2009 et 2010. Et après, s'il y a des modifications à faire, il faut retourner devant le Conseil d'experts. Actuellement, nous n'avons aucun dossier qui justifierait qu'on retourne immédiatement devant le Conseil d'experts.

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

M. Bergeron: Quand on se retrouve avec des augmentations de tarif de 145 %, 395 %, 328 %, est-ce qu'on peut présumer, si tant est... selon les évaluations de la SAAQ, que c'est l'augmentation qui doit être imposée à tel type de véhicule, puis il semble que ce soit le cas puis que vous n'avez l'intention d'en changer, est-ce qu'on peut à tout le moins, ne serait-ce que pour permettre aux gens d'assumer... d'absorber cette augmentation-là, de l'étaler sur une plus longue période dans le temps ou est-ce qu'on a l'intention de s'en tenir à la période donnée pour l'augmentation?

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

M. Harbour (John): Vous savez que la correction de tarification de contributions d'assurance est arrivée après 20 quelques années de gel de tarification. Or, il s'est produit différentes choses de telle manière que, sur le nombre de véhicules, sur la dommageabilité, etc., donc, ça nous a obligés, si vous voulez, à faire des corrections. On a travaillé sur une période, imaginez-vous, entre 2006 et... ça va se terminer en 2010. Plus je prends de temps à équilibrer la tarification selon les besoins de la société, plus je cumule, en théorie, des déficits qui vont être attribués à ces véhicules-là. Et c'est ce qu'il a fallu

maintenir au minimum. Or, ce qui a été reconnu par le Conseil d'experts, et on l'applique à 100 %, c'est que, durant la période de récupération, les déficits d'une classe donnée vont être répartis à l'ensemble des véhicules et non pas aux classes concernées. Alors ça, je pense que c'était une... D'ailleurs, c'est sur ce principe-là qu'ils nous recommandaient une recapitalisation à 10 \$ par année. Mais il faut recourir en toute équité à la juste tarification le plus rapidement possible.

Qu'est-ce qui justifie la société de dire à un conducteur de véhicule de promenade: Tu dois payer 100 \$ et tu paies 100 \$, et de dire à une catégorie de camions, si vous voulez, avec tant d'essieux, de dire: Bien, vous, écoutez, vous ne payez pas ce que vous coûtez, mais on va vous donner plus d'années pour récupérer ça? Il fallait récupérer dans un temps qui était le plus raisonnable possible pour fins d'équité entre les payeurs. Et c'est exactement ce que le Conseil d'experts est venu confirmer. Je crois que la demande, au Conseil d'experts, était sur deux ans. Ils ont dit: Nous autres, on prendrait trois ans. On a pris trois ans. Et, après ça, bien, le gouvernement a accepté l'étalement des primes. Et, à ce moment-là, ça nous demandait des développements informatiques, on a reporté d'un an. Et, à ce moment-là, c'est un délai qui est parfaitement raisonnable. Alors, ça a été débattu publiquement et c'est comme ça que la tarification... Or, ce n'est réellement pas sur le principe du «no fault» comme sur le principe de l'équité versus le risque des clientèles visées.

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

Installation de supports à vélos sur les autobus

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Dans un autre ordre d'idées, la ville de Montréal, dans son plan de transport, compte effectivement mettre de l'avant des mesures incitatives pour le transport collectif et le transport actif. Et, dans ce plan de transport, il est prévu éventuellement d'équiper les autobus de supports à vélos. Or, la Société de l'assurance automobile a émis deux directives, au mois de mars et au mois de mai derniers, à l'effet que les supports à vélos placés à l'avant de l'autobus seraient non conformes, car ils réduiraient l'intensité lumineuse des phares lorsque le support porte des vélos ou qu'il est relevé.

Or, ces avis ont été émis après une longue période de flou qu'a entretenue la Société de l'assurance automobile, avec le résultat que plusieurs sociétés de transport utilisaient mais, là, envisagent de ne plus utiliser le support à vélos, compte tenu du fait que les coûts qui incomberaient pour aménager des phares d'appoint pour répondre à cet avis seraient de l'ordre de 800 \$ par autobus, ce qui représente des sommes assez prohibitives pour la plupart des sociétés de transport. On sait qu'il y a la Société de transport de Sherbrooke qui offre toujours ce service, mais cet avis risque de dissuader nombre de sociétés de transport, dont celle de Montréal, qui voulaient aller de l'avant de donner et d'offrir ce service, puis d'encourager par le fait même l'utilisation des transports collectifs et des transports actifs.

Est-ce qu'il y a quelque chose qui peut être fait de façon à ce qu'on puisse permettre éventuellement l'utilisation de ces supports à vélos sans compromettre la sécurité publique? En d'autres termes, ce que je vous pose comme question, c'est: Avez-vous des statistiques de quelque nature que ce soit qui démontrent qu'il ait pu y avoir des accidents ou qu'il ait pu y avoir des incidents impliquant des supports à vélos sur des autobus, dans le passé, qui justifient l'émission d'un tel avis qui contre-indiquerait ou du moins qui aurait pour effet d'atténuer ou de diminuer le recours peut-être aux transports collectifs mais assurément aux transports actifs?

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

● (12 heures) ●

M. Harbour (John): M. le Président, nous sommes 100 % d'accord à ce que le transport en commun puisse permettre le transport des bicyclettes et qu'il y ait des supports pour ces bicyclettes sur les autobus. Ça, je pense que ça ne fait même pas l'ombre d'un doute. On nous a demandé de regarder certains types de véhicules à savoir si l'installation des supports à bicyclettes amenait une contrainte au niveau de la sécurité routière. Or, dépendant de la marque de l'autobus et de la façon dont c'était fait, nous avons émis des recommandations, à savoir d'utiliser, entre autres, les phares de brume pour le soir pour être sûrs que l'obstruction des phares réguliers... pour compenser, si vous voulez. Donc, on n'a pas émis de directive d'interdiction, mais nous avons fait des recommandations sur l'utilisation. Et on sait très bien que les nouveaux modèles d'autobus qui seront mis en service ne causent aucun problème quant à l'adaptation des supports de bicyclettes.

On sait, par contre... et j'ai communiqué avec la personne responsable à Montréal, on doit se rencontrer prochainement, à savoir qu'il y aurait eu une directive à savoir qu'il faut enlever les supports de bicyclettes. À ma connaissance, nous n'avons jamais demandé à ce que les supports de bicyclettes soient retirés des autobus. Mais on a, un, recommandé la sécurité routière. Deuxièmement, on a demandé d'utiliser les phares alternatifs pour sécuriser, si vous voulez, le déplacement des autobus, surtout la nuit, le soir, pour éviter qu'il y ait des accidents là-dessus. Nous n'avons aucune statistique à savoir que ça avait pu causer ou non d'accidents. Mais par contre nos ingénieurs ont regardé la composition ou l'ergonomie de l'autobus, les feux avant et les supports de bicyclettes qui étaient là, et c'était, de leur avis — je suis parfaitement d'accord — insécuritaire, de manière qu'il fallait absolument, lors des périodes d'obscurité, allumer les phares de brume pour bien signaler la position de l'autobus aux autres usagers de la route. Et, comme je vous dis, pour les nouveaux modèles et les nouveaux modèles de supports à bicyclettes, il n'y a pas de problème.

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

M. Bergeron: On sait que la Société de l'assurance automobile pourrait utiliser les pouvoirs que lui confère l'article 212.1 du Code de la sécurité routière, qui stipule que «la société peut exiger le retrait, la réparation ou la modification d'équipements qui n'ont pas été installés par le fabricant d'un véhicule routier s'ils présentent des risques

pour les usagers de la route». Sur la base des avis qui ont été émis par la Société de l'assurance automobile, est-ce que je comprends de ce que vous venez de dire qu'il n'est pas dans l'intention de la Société de l'assurance automobile du Québec d'exiger le retrait des supports à vélos qui sont installés actuellement sur des autobus, par exemple, de la Société de transport de Sherbrooke?

M. Harbour (John): Non. Il n'est pas, M. le Président, de l'intention de la société de demander le retrait des supports de vélos. Comme je vous ai dit, les recommandations que j'ai vues provenant de la société étaient d'utiliser des moyens alternatifs pour le signalement des véhicules en période d'obscurité, pour être sûrs que les autres usagers de la route pouvaient bien localiser le véhicule. Mais, à ma connaissance — et je viens de confirmer avec la vice-présidente responsable de la sécurité routière chez nous — il n'y a eu aucune demande de retrait ou de modification. Mais, dans l'utilisation, on exige que les phares de brume soient allumés.

M. Bergeron: Et, si les phares de brume ne sont pas installés, est-ce qu'à ce moment-là on peut exiger le retrait du support à vélos?

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

M. Harbour (John): Disons que, pour chaque modèle d'autobus, c'est une recommandation différente, s'il vous plaît, différente qui peut s'appliquer. Et, dans les cas les plus extrêmes, ceux qu'on demandait d'utiliser les phares de brume, c'est parce qu'ils étaient là, O.K.? Donc, à ce moment-là, il n'y avait pas ajout de phares de brume. Ça fait que donc on va participer à une rencontre à Montréal le 21 octobre prochain. Il y a poursuite de recherche de solutions avec les différents intervenants, mais il n'y a pas d'interdiction actuellement de la Société de l'assurance automobile.

Vérification des dossiers de réclamations multiples

Le Président (M. Bergman): Merci. Pour le prochain bloc de 20 minutes, c'est le côté ministériel, et je vais commencer avec la première question: Suite aux questions à vous, M. Harbour, sur les réclamations par les députés de Beauce-Nord et Deux-Montagnes, vous avez été cité par le journal *Le Droit*, le 28 mai 2007, en disant que vous avez des gains aussi appréciables en vérifiant les dossiers de réclamations multiples. Et vous avez dit: Ces réclamations multiples, lorsque la même personne fait plus d'une demande d'indemnité, il résulte des dépenses d'environ 100 millions de dollars par année pour la SAAQ. Et vous avez dit que, selon vos actuels, ça devrait plutôt être de l'ordre de 10 ou 15 millions de dollars. Je ne sais pas si vous avez été cité exactement. C'était le 28 mai 2007. Est-ce que vous pouvez nous mettre à date sur la question des réclamations multiples et les efforts qui ont été faits par la SAAQ pour contrer ces efforts multiples et nous mettre à date sur ce dossier?

M. Harbour (John): Disons que, d'entrée de jeu, M. le Président, je n'ai pas été mal cité. C'est des études actuarielles. Bien sûr, j'ai bien confiance en mes actuaires.

Quand on parle de fréquence d'accidents, O.K., c'est ça... Les accidents multiples, c'est qu'un même conducteur ou un même véhicule est exposé à plusieurs accidents, donc à des accidents multiples ou à une fréquence d'accidents. Alors, dans ma vie, dans l'assurance privée, vous savez, si vous avez deux, ou trois, ou quatre accidents responsables, votre assureur va augmenter votre contribution d'une façon importante. Alors, c'est arrivé tout bonnement, quand je suis arrivé à la société, où j'ai posé la question, à savoir: Qu'est-ce qu'on fait, nous, dans les accidents multiples? Est-ce que la prime est majorée pour quelqu'un qui aurait... Et on m'a répondu tout de suite: Non, M. Harbour. Dans les accidents multiples, normalement, en blessures corporelles, ça se fait dans un accident et non pas dans une multitude d'accidents. On dit: Quelqu'un devient quadriplégique, ce n'est pas dans quatre accidents habituellement, c'est dans un, et il n'y a pas de récursive.

Mais on a regardé à la société le cumul des accidents multiples, et on a comparé ça avec d'autres assureurs dans d'autres juridictions. Et on s'est rendu compte qu'au Québec il y avait, si vous voulez, une fréquence d'accidents multiples supérieure à la moyenne de l'industrie. Ce qui nous faisait penser que, pour les accidents multiples, le coût était évalué ici, au Québec, à 100 millions de dollars par année; et, quand on regardait dans d'autres juridictions, on arrivait à des coûts, il me semble, de 10, 15 ou 20 millions.

Systématiquement, maintenant, lorsque nous recevons une réclamation pour indemnisation de blessures corporelles, nous regardons les dossiers antérieurs pour s'assurer qu'il y a une constance dans le... qu'il n'y a pas, si vous voulez, un élément, là, de hasard provoqué. Je dois vous dire que ça a ouvert la porte à quelques enquêtes chez nous, à savoir qu'il y en a qui ambitionnaient peut-être sur le fait accidentel. Donc, systématiquement, maintenant, lorsque nous recevons une demande d'indemnisation, nous regardons l'antécédent pour comparer, si vous voulez, la réclamation pour se faire une opinion immédiate sur le fait accidentel. Et, à ce moment-là, la réclamation est... Ça nous a permis aussi à améliorer une grande façon pour servir notre clientèle. On s'est rendu compte que 31 % de nos réclamations, qui représentaient 4 % de nos coûts d'acquisition, la personne en était à une première réclamation avec la société, était revenue déjà sur le marché du travail. Et, à ce moment-là, ça nous a permis de faire une fermeture rapide des dossiers pour 31 % de notre clientèle où l'indemnisation, le dossier est payé et le dossier est fermé en dedans de 14 jours. Donc, ça nous a permis, si vous voulez, d'améliorer le service.

Mais, pour les accidents multiples, actuellement je n'ai pas la statistique suite à ce qui a été mis comme mesures parce que ça prend un certain temps pour pouvoir mesurer la correction qu'on a pu faire, mais c'est une chose qui actuellement a été adressée chez nous. Et, dans quelques années, nous aurons le résultat à savoir si le phénomène des accidents multiples s'est résorbé ou non.

Étalement des paiements du permis de conduire et de l'immatriculation

Le Président (M. Bergman): Merci. Sur une autre question, depuis le 1er janvier 2008, le citoyen peut étaler

les paiements du permis de conduire et d'immatriculation sur une période de deux ans, mais le ministère des Finances vous exige que vous transfériez les frais perçus dans un seul versement. On comprend que vous devez emprunter de l'argent pour payer ce montant au ministère des Finances et vous devez payer intérêt sur le montant que vous empruntez.

Est-ce que vous pouvez nous dire le montant d'intérêt que vous devez payer pour suivre les exigences du ministère des Finances? Et on voit aussi que vous avez un frais d'intérêt aux citoyens de 9 % sur les montants qui sont étalés. Et comment est-ce que vous avez choisi le chiffre de 9 % sur le côté qui est payé par le citoyen? Et le montant que vous devez payer en intérêt pour faire ces emprunts pour régler les exigences du ministère des Finances.

● (12 h 10) ●

M. Harbour (John): O.K. Le taux d'intérêt qui est demandé pour l'étalement des primes est le taux des créances de l'État du ministère du Revenu. Donc, on prend réellement le taux appliqué par le ministère du Revenu et on applique le même taux avec la même synchronisation que le ministère du Revenu. Vous savez que le ministère du Revenu, c'est un taux qui est comparé aux institutions financières, un échantillonnage d'institutions financières, et ça représente le taux moyen, si vous voulez, des marges de crédit personnelles de la population au Québec. Donc, le taux est de 9 % ou 8 %, il peut varier selon... mais le taux est réellement équivalent à celui du ministère du Revenu.

Pour ce qui est maintenant de notre coût des fonds, c'est sûr que, lorsqu'on collecte l'argent, on doit payer le ministère des Finances, on doit payer le fonds d'assurance. Or, le financement de l'étalement est supporté par l'accès au réseau routier. Donc, c'est une des trois composantes que je vous décrivais, d'entrée de jeu, ce matin. Donc, vu que le montant demandé est de 9 % et que le coût des emprunts actuellement est de l'ordre de 4,25 % ou 4,5 %, la différence entre les deux sert à payer des frais d'opération du système. Donc, c'est pour ça qu'on n'a pas demandé de frais à l'utilisation, mais que le taux d'intérêt compense et le frais et le coût d'emprunt, si vous voulez, pour donner les argents à qui de droit. Donc, c'est comme ça qu'on fonctionne.

Actuellement, nous avons mis ça en place au début de l'année. On peut étaler en six ou 12 versements. On peut étaler en un, six ou 12 versements. M. le Président, fait cocasse, c'est que beaucoup de personnes disent: Je vais étaler en un versement. Mais on dit: Bien non, un versement, ce n'est pas un étalement, c'est un paiement comptant. Mais, une fois que vos données sont enregistrées à la SAAQ, l'année suivante on retourne, à moins d'indication contraire de votre part, lorsqu'on vous envoie la documentation pour le renouvellement... on prend automatiquement le paiement dans le même compte de banque ou de caisse que celui original. Or, beaucoup de personnes qui avaient à se déplacer des fois aux États-Unis pour des vacances durant la période, vous savez, ont demandé tout simplement l'étalement à un versement. Comme ça, ils ont dit: Si on n'a pas d'objection, la Société de l'assurance automobile va revenir chercher le montant dans mon compte l'année suivante en ayant envoyé nécessairement un avis de renouvellement à la clientèle.

Donc, un, six ou 12 versements, sans frais, le taux d'intérêt est de 9 % variable selon les créances de l'État du ministère du Revenu. Le coût des fonds présentement, O.K., on ne peut pas parler du moyen... du futur, présentement est de 4,25 %, et la différence entre les deux sert à financer le régime. Actuellement, à peu près 3 % de la population a utilisé l'étalement des primes. Donc, ce n'est pas un étalement, là, qui est généralisé, on a 3 %. Et, pour les véhicules commerciaux, par contre, c'est plus utilisé. Et ça, ça permet à nos entreprises d'étaler, si vous voulez, la charge financière sur l'année. Je pense que ça a été très bien accueilli.

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

M. Tomassi: Combien de temps?

Le Président (M. Bergman): 10 minutes.

Implantation d'un permis de conduire amélioré

M. Tomassi: Ah! merci, merci beaucoup, M. le Président. M. Harbour, M. Rémillard, bienvenue de ma part à moi, je n'étais pas là au début des travaux. Merci de vous être déplacés et d'être accompagnés de gens de la SAAQ qui sont tous des experts dans leurs domaines. Nous avons eu le plaisir de les côtoyer assidûment, les deux dernières sessions, pour des projets de loi, que ce soit le projet de loi sur la sécurité routière... Et nous allons nécessairement avoir le plaisir de les côtoyer encore plus durant les sessions qui vont suivre.

Je voulais vous amener dans un dossier d'une importance assez importante pour l'Assemblée nationale. L'Assemblée nationale est membre d'une organisation internationale avec nos voisins américains, le CSG/ERC — je vois mon collègue de Verchères qui a assisté à quelques rencontres avec ce groupe. Et l'Assemblée nationale a été le précurseur d'une résolution demandant au gouvernement américain d'extensionner l'implantation, là, du Western Hemisphere Travel Initiative, là, le WHTI, comme ils l'appellent aux États-Unis. Par l'entremise de cette extension qui a été accordée par le gouvernement américain, d'autres dispositions et d'autres propositions ont été demandées au gouvernement américain, dont le Homeland Security, qui ont rapport au permis de conduire ou à la pièce d'identité qui devait servir à traverser la frontière américaine et canadienne. On a eu le plaisir cet été d'avoir Mme Boulanger, je pense, qui est ici avec nous, qui nous a fait une présentation, aux divers parlementaires, et canadiens et américains, bonne présentation — je la salue — présentation où est-ce que ça a été repris même par des collègues de la Nouvelle-Écosse, je crois, là. Je ne sais pas si le contact avait été fait où est-ce que les gens voulaient savoir... où est-ce qu'on en était... puis les contacts qu'on avait eus avec le Homeland Security, avec l'État du Vermont.

Je sais que, d'ici décembre 2008, l'implication du permis... Puis je n'utiliserais pas l'acronyme que vous utilisez, parce qu'au lendemain d'une campagne électorale au fédéral, là, ça pourrait porter à confusion, là, le PC Plus, là, on va parler plutôt de permis de conduire Plus. Alors, je voulais savoir si la date de décembre 2008, elle

est toujours en vigueur et est-ce qu'on pense pouvoir offrir aux citoyens qui le désirent ce nouveau permis de conduire.

M. Harbour (John): M. le Président, ça me fait plaisir d'en parler, de ce fameux permis aux frontières. Vous savez, ça a été un travail d'équipe formidable. Mme Sylvie Boulanger a fait un travail exceptionnel. Et tout le projet d'opérationnalisation du PC Plus a été dirigé par Michel Léveillé, notre vice-président aux technologies de l'information, chez nous. Et je dois dire que ça a été dirigé d'une main de maître.

Oui, la date du 8 décembre pour la mise en opérationnalisation du PC Plus, du permis Plus, excusez-moi, là, pour aujourd'hui, mais du permis Plus, le 8 décembre, la date d'opérationnalisation est encore valide. Nous allons être la première province canadienne à être en opérationnalisation du permis Plus au Canada. Et le permis Plus, comme vous le savez, c'est un permis avec une puce pouvant être détectée par les agents frontaliers américains. Donc, chaque personne...

Actuellement, c'est un déploiement dans nos centres de services. Les employés qui vont faire l'authentification des personnes sont soumis à des enquêtes. Nous avons convenu des ententes avec le syndicat des fonctionnaires et des professionnels du gouvernement pour nous permettre de faire une telle enquête sur les employés qui désiraient le faire. Vous savez qu'on peut créer un emploi et rendre l'examen de sécurité obligatoire lors de la création d'un emploi. Mais, en cours d'emploi, c'est un phénomène beaucoup plus rare. Et, devant la situation et le désir de tout le monde de respecter les échéanciers et tout, les deux centrales syndicales ont accepté. Et on a signé un protocole, de telle manière que les employés qui le veulent sont enquêtés et vont pouvoir travailler sur le permis Plus pour permettre la fluidité, si vous voulez, pour les frontières terrestres et maritimes avec les États-Unis. En avion, ça prend toujours un passeport, on le sait, depuis déjà une couple d'années.

Et maintenant, à partir de janvier 2009, le permis Plus va permettre... à partir de juin 2009, va être obligatoire, si vous voulez, pour passer la frontière, ou le passeport bien sûr. Et, à ce moment-là, nous, nous allons opérationnaliser à partir du 8 décembre. Nous allons commencer avec les centres de services de la société qui sont le plus près des frontières pour répondre aux besoins. Mais il y a un centre de services de la société dans toutes les capitales administratives du Québec, qui va pouvoir émettre des PC Plus. Et des équipes mobiles sont prévues pour desservir des coins de province où on aurait moins de centres de services de la société. Donc, les mandataires n'émettront pas de permis Plus, c'est les centres de services de la société.

Donc, ça a été un travail colossal, un travail un petit peu, là... avec un échéancier très serré. On est très fiers de réaliser ça. Le plan d'affaires est soumis au fédéral. Il fallait s'entendre avec le... Il y avait le gouvernement du Québec, il fallait s'entendre avec le gouvernement fédéral et avec les autorités américaines. Alors, c'était assez particulier comme dossier, mais tout s'est bien déroulé. Et, le 8 décembre, on va pouvoir opérationnaliser le permis Plus pour les citoyens du Québec.

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

● (12 h 20) ●

M. Tomassi: Bien, en vous remerciant beaucoup de ces excellentes nouvelles qui nécessairement rendront la tâche beaucoup plus facile aux résidents, nos citoyens du Québec, qui demeurent près des frontières et ceux qui sont portés à se rendre souvent aux États-Unis — pensons seulement à ceux qui font du commerce.

Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation

Une autre question que j'aimerais bien vous poser, c'est le projet, là, sur la reconnaissance des plaques d'immatriculation, là. Je pense, c'est un projet qui a été mis en branle par la police de Montréal ou la Sûreté du Québec, là, ou les deux corps de police. Je voulais vous en parler parce que... Il faut dire que — puis je n'ai pas la statistique, là, peut-être vous pourriez nous éclairer dans ce domaine — beaucoup de gens qui, des fois, contreviennent à la loi, là, que ce soit au Code de la sécurité routière de quelque manière que ce soit, des fois la majeure partie de ces gens-là aussi oublie de renouveler leurs immatriculations, ce qui fait en sorte que c'est une perte de revenus pour la société automobile du Québec. Nécessairement, c'est une automobile qui ne devait pas être sur le chemin... une automobile qui ne devait pas être sur le chemin ni entre les mains d'une personne des fois qui contrevient peut causer des dommages.

J'ai eu le plaisir de rencontrer les gens de la Chambre des huissiers qui sont venus. Eux ont un contrat actuellement avec diverses municipalités pour la question des frais des billets de contravention non payés, où est-ce qu'ils installent des sabots de Denver, comme ils les appellent, pour des gens qui n'ont pas payé leurs billets de contravention. Je sais que, de votre part, il y a des billets d'infraction qui font en sorte qu'il y a une suspension du droit de circulation. Mais nécessairement cette obligation d'émettre le billet émis par l'agent de police à une personne qui n'a pas son immatriculation valide, bien, la police, il va falloir qu'il tape son numéro de plaque.

Eux, les huissiers, disaient: Nous, on fait déjà ce travail-là avec les municipalités. On se promène déjà dans les villes pour prendre connaissance des véhicules qui n'ont pas payé leurs billets. Alors, pourquoi que la société automobile du Québec ne nous donnerait pas aussi le mandat d'installer un sabot de Denver à une voiture qui serait stationnée sur la route — si elle est stationnée sur la route, c'est parce que nécessairement il y a quelqu'un qui l'a amenée là — qui pourrait installer un sabot de Denver qui immobiliserait le véhicule, qui permettrait par la suite, pour que cette personne-là puisse reprendre possession de sa voiture, qu'elle puisse payer les frais de la Société de l'assurance automobile, nécessairement les frais qui sont afférents à l'installation et à l'enlèvement du chose. Ce qui ferait en sorte que nécessairement, je pense, une grande portion... on va les appeler les récidivistes, qui ne font pas ce que tout bon citoyen devrait faire, acquitter ses droits d'immatriculation, faire en sorte que la société pourrait récupérer les sommes. Je ne sais pas dans la statistique, là, mais il doit y en avoir quand même en grand nombre, parce

que, quand tu te promènes devant les fourrières, il y a pas mal de véhicules qui sont là. Alors, je voulais peut-être voir votre position à cet effet.

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

M. Harbour (John): M. le Président, c'est que le projet pilote qui est en branle présentement, qui est à son deuxième mois d'application — je n'ai pas encore eu les statistiques pour le deuxième mois d'application — c'est, comme vous disiez, avec un corps policier, c'est avec la Sûreté du Québec. La Sûreté du Québec est venue nous voir, puis ils ont dit: Ce serait bon d'utiliser dans notre coffre d'outils — on a des photoradars, on a ci, on a ça, pas des photoradars, mais les radars — ce serait bon d'avoir ce genre d'équipement là. Et on a participé, si vous voulez, au projet pilote avec la Sûreté du Québec. Et, après un mois d'utilisation, je pense que les statistiques sont réellement encourageantes.

On le fait bien sûr pour protéger nos sources de revenus, c'est-à-dire que, pour être équitables envers tout le monde, si vous voulez circuler sur le réseau routier, il y a des droits à payer, donc il faut que les droits soient payés. Mais en plus on s'en sert énormément avec les corps policiers pour la sécurité routière. On va aller jusqu'à dire... Je vais prendre mon cas personnel, ce n'est pas mon cas, là, mais on va dire: John Harbour a perdu son permis pour conduite en état d'ébriété. Il est propriétaire de tel véhicule qui est immatriculé à son nom. Lorsque la police suit ce véhicule-là, peut, à ce moment-là, ouvrir les gyrophares, puis tout ça, pour une vérification d'immatriculation et du permis de conduire de la personne pour s'assurer que la personne qui a une suspension pour alcool au volant n'est pas en train de conduire sur nos routes au Québec.

Or, dans le projet pilote, des 1 600 infractions, dans un mois, qui ont été données avec sept véhicules... Il y avait huit véhicules de la Sûreté qui étaient équipés de ces reconnaissances-là. C'est un genre de caméra infrarouge qui vient chercher le numéro de la plaque d'immatriculation à 180 degrés. Ça fait que, si vous vous promenez sur un «one-way», vous prenez les voitures qui sont devant vous, mais vous prenez les voitures stationnées des deux côtés également. Et, à ce moment-là, s'il y a une plaque en infraction, à ce moment-là, il y a un «pop-up» sur le système informatique de la voiture, avisant le policier qu'il intervienne.

Alors, sur un mois d'utilisation avec sept véhicules, parce qu'il y en a un qui a eu un bris de transmission, il s'est donné 1 600 contraventions, interceptions valables, 200 saisies de véhicules et des cas qui, en sécurité routière, nous intéressaient drôlement. Vous savez, quelqu'un qui a été condamné pour conduite en ébriété, on n'attend pas à 10 heures le soir qu'il ait consommé pour tuer quelqu'un, on peut le trouver à 4 heures l'après-midi, bien à jeun, O.K., en train de conduire son véhicule, et, à ce moment-là, ça nous permet de l'intercepter. C'est un outil, dans le coffre à outils des policiers, qui est très valable.

Pour ce qui est, après ça, de la collection, si vous voulez, des infractions non payées, le travail qu'on fait conjointement avec les municipalités au Québec, vous savez que les lois du gouvernement ont été faites de manière à ce que, si quelqu'un ne paie pas ses infractions au niveau municipal, la cour peut nous aviser

que la personne est en infraction. Et, à ce moment-là, on écrit au consommateur, au détenteur du permis ou de l'immatriculation lui signifiant que, dans x jours, le véhicule ne pourra plus circuler, que la personne ne pourra plus conduire sur nos routes, ou ne pourra plus immatriculer ou faire une transaction dans les bureaux de la société. C'est réellement un interdit, si vous voulez, assez grand, et ce, tant et aussi longtemps que la cour municipale ne nous avise pas que la personne a régularisé sa situation.

D'après les statistiques que nous avons, cette façon de procéder du gouvernement a fait en sorte que... Et la municipalité l'envoie lorsqu'elle a utilisé les moyens courants. C'est en moyen extrême, si vous voulez, qui est utilisé. Et, lorsqu'on a les statistiques à savoir que quel'un... 80 % de la population régularise ce qui nous est, si vous voulez, signalé par les cours municipales, 80 % de la population se conforme et acquitte son dû envers la cour municipale. Donc, c'est très, très prolifique.

Je le sais, qu'il y a un rôle des huissiers en plus qui est utilisé par les villes. Ça, je suis moins au courant de cette facette-là de la problématique. Mais je sais qu'actuellement il y a des pourparlers à savoir comment on opère exactement entre la cour municipale, la municipalité, la société, qu'est-ce qui est fait. Et, à ce moment-là, on pourra parler avec les huissiers pour voir qu'est-ce qu'il y a à faire. Mais, comme je vous dis, le fait de mettre un interdit sur la circulation, le permis de conduire ou sur le transactionnel de la société, lorsqu'il y a des amendes impayées, est prolifique au niveau collection et régularisation du dossier du citoyen.

Le Président (M. Bergman): Alors, je suspends nos travaux jusqu'à 14 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 28)

(Reprise à 14 h 4)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, 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 de l'assurance automobile du Québec. Alors, on reprend avec le député de Beauce-Nord. M. le député.

Bilan routier de l'année 2008

M. Grondin: Alors, merci, M. le Président. Alors, moi, je vais commencer ce bloc-ci en... je voudrais savoir, toutes les récentes améliorations qu'on a amenées au Code de la sécurité routière, est-ce qu'elles ont eu des impacts sur le bilan routier dans les... On est rendus à 10 mois dans l'année 2008, est-ce qu'on pourrait savoir le bilan? Est-ce que ça a été positif ou négatif à l'heure actuelle dans l'année 2008?

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

M. Harbour (John): M. le Président, le bilan routier de 2008, premièrement, lorsqu'il y a des mesures

qui sont prises pour l'amélioration du bilan routier par le Code de la sécurité routière... Vous vous souvenez que le projet de loi n° 42 touchait les vitesses excessives, l'alcool au volant, les photoradars, caméras feu rouge en projets pilotes qui étaient autorisés ici, interdiction pour le conducteur d'utiliser le téléphone cellulaire, les camions où il y avait un limiteur de vitesse à 105 km et, les nouveaux conducteurs, l'obligation de suivre un cours de conduite.

Il est impossible à ce moment-ci de déterminer de cause à effet quel changement produit tel effet. Par contre, M. le député, il me fait plaisir de vous parler du bilan routier de 2008 par contre par rapport à 2007, exception faite des résultats pour le mois de juillet. Vous savez que le mois de juillet a été particulièrement sévère. Actuellement, on déplore... À la fin du mois d'août, on déplore 376 victimes cette année contre 406 victimes l'an passé. Donc, on est à moins 30 victimes sur nos routes — les Français disent «les tués sur les routes». Je pense que c'est un gain encore. Ça fait que rappelez-vous que l'an passé était la meilleure année au Québec du bilan routier des temps modernes. Donc, avec moins 30 après neuf... c'est huit mois d'opération, je pense que c'est un beau bilan.

Au niveau des blessés graves sur nos routes, l'amélioration pour 2008 est encore plus spectaculaire. On parle, l'an passé, de 1 957 blessés graves dans les huit premiers mois de l'année; on parle, cette année, de 1 608 blessés graves. Donc, par rapport à l'an passé, c'est 17,8 % de réduction encore du nombre de blessés graves sur nos routes. Donc, une baisse par rapport à l'an passé de 7,4 % sur les décès et de 17,8 % sur les blessés graves. Donc, le bilan de 2008, à l'heure actuelle... exception faite du mois de juillet qui, pour des raisons probablement de nature psychologique ou je ne sais quoi, O.K., a été sévère, mais le reste de l'année semble suivre l'action entreprise ou la tendance donnée en 2007 sur le bilan routier. Et je peux vous assurer, pour parler avec les corps policiers et les autres intervenants en matière de sécurité routière, que tous les partenaires sont très attentifs et très dévoués à la cause.

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

M. Grondin: Dans les accidents, est-ce que vous avez les statistiques qu'ils sont causés par quoi, c'est quoi, la cause? Est-ce que c'est l'âge des conducteurs, est-ce que c'est le degré d'alcool, est-ce que c'est la route? Est-ce que vous avez des statistiques qui pourraient nous démontrer là où est la cause qui cause le plus d'accidents, dans le fond?

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

M. Harbour (John): Les causes sont similaires cette année à ce qu'elles étaient l'an passé, pour ce qu'on en sait. Vous savez que l'alcool au volant... lorsqu'une personne décède, on sait ça une année ou deux après la fermeture du bilan routier. Or, l'alcool au volant, l'alcool, la vitesse, c'est les deux causes qui ne se démentent pas, qui sont en haut du palmarès. Moi, je mets la troisième comme étant la fatigue au volant, la distraction, fatigue. Et il y a le port aussi de la ceinture de sécurité. Donc, ce sont les causes principales de nos accidents. Mais les

deux premières, et ça demeure encore le cas, c'est l'alcool et la vitesse.

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

M. Grondin: Lors de l'étude du projet de loi sur la sécurité routière, on avait comme information que la plupart des accidents mortels, des accidents graves, étaient toujours causés dans des routes secondaires plus que sur des autoroutes. Est-ce que c'est encore le cas?

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

M. Harbour (John): C'est encore le cas. Le plus grand nombre de décès intervient dans les routes de 90 km et le plus grand nombre de blessés graves, dans les routes avec limite de 70 km/h. Donc, c'est là où la fréquence... Et on peut s'imaginer très bien que, dans une route de 90 km, où il y a un croisement, quelqu'un doit faire un arrêt et l'autre passe, à ce moment-là, si quelqu'un est distrait, pour une raison y, ne fait pas son arrêt, à ce moment-là la collision se fait latérale. Et c'est là qu'on ramasse le plus grand nombre de personnes décédées sur nos routes et de blessés graves. Ça fait que donc les routes de 90 km sont, pour le nombre de décès, là, l'objet d'attention particulière.

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

● (14 h 10) ●

M. Grondin: Mais, dans les routes, là, de 80 km, 70 km, 60 km, on se retrouve souvent dans des routes municipales, et j'ai été dans le domaine municipal assez longtemps pour savoir que l'entretien des routes municipales a été remis aux municipalités il y a peut-être 10, 15 ans, je pense que c'est en 1995. Les municipalités n'ont pas les budgets suffisants pour réparer des routes ou refaire des routes neuves, alors souvent... ça va être un phénomène qu'on va être obligé de vivre avec ou, à ce moment-là, augmenter les budgets pour aider les municipalités à refaire les routes, à essayer de corriger au moins les endroits dangereux. Est-ce que vous êtes de mon avis?

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

M. Harbour (John): C'est un bon point. Vous savez pourquoi il y a tellement de blessés graves dans les zones 70 km, 60 km et même 50 km? C'est qu'on est en présence des piétons aussi, hein? Il faut bien penser que la voiture n'est pas le seul maître sur la route.

Deuxièmement, dans nos campagnes de publicité, on dit régulièrement que 80 % des accidents sont dus à un comportement humain et non pas à l'infrastructure. Et regardez les deux causes premières des accidents au Québec: l'alcool et la vitesse. C'est un comportement humain. Ça fait que les deux premières causes... la première cause n'est pas l'infrastructure. On ne dit pas que l'infrastructure n'y est pas présente, O.K., l'infrastructure est importante, mais 80 % des accidents sont dus à une erreur de jugement ou à un comportement sur le réseau routier du conducteur. Or, nous, la Société de l'assurance automobile, ce qu'on regarde principalement, c'est réellement la personne, le conducteur.

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

M. Grondin: Comment est-ce qu'on peut expliquer que les provinces voisines, l'Ontario, pour ne pas la nommer, et des provinces de l'Ouest ont des bilans meilleurs que les nôtres? Les routes ne sont pas différentes, elles sont peut-être plus belles que les nôtres. Il me semble qu'on n'a pas une si grosse différence avec les Ontariens, excepté la langue. C'est quoi qui fait en sorte que l'Ontario a toujours un bilan beaucoup plus positif que le nôtre?

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

M. Harbour (John): À certains égards, quand on se compare au bilan routier des autres pays ou des autres provinces canadiennes, on s'aperçoit que, dans certaines juridictions, certaines mesures en matière de sécurité routière ont été adoptées plus rapidement. Vous savez, des mesures qui ont été adoptées le printemps dernier... ou l'hiver dernier par l'Assemblée nationale touchant la vitesse, les vitesses excessives, touchant l'alcool, la récidive de l'alcool, c'est des choses qui étaient déjà en vigueur dans d'autres juridictions, dont l'Ontario avait quelques-unes de ces mesures-là bien en vue. Donc, c'est réellement l'attention constante.

Il y a trois items qui font le succès du bilan routier. La première, c'est une bonne législation, une législation correcte, une législation qui prévient les hasards principaux qui viennent détériorer le bilan routier. Le deuxième, c'est la sensibilisation, l'information, l'écoute. Et là vous voyez intervenir beaucoup la Société de l'assurance automobile et d'autres partenaires, on n'est pas les seuls, pour bien informer. Regardez les publicités faites par le ministère des Transports l'hiver passé. Tu sais, on voyait quelqu'un faire de l'exercice physique, et on voyait une limite de vitesse puis on disait: Si c'était à côté du tapis roulant, vous la verriez, puis on dirait que maintenant que c'est sur le bord de la route on ne la voit plus.

Donc, il y a eu un travail constant sur la visibilité dans des conditions hivernales. Donc, la sensibilisation, c'est une chose excessivement importante; législation, sensibilisation et le contrôle, le contrôle routier. Or, on sait que les effectifs consacrés au contrôle routier ont des limites. On ne peut pas aller non plus à un policier à tous les kilomètres. Donc, avec l'ajout, avec les caméras... les photoradars puis tout ça dans le coffre d'outils des policiers va faire en sorte que les trois éléments vont aller vers un bilan encore meilleur.

Et vous savez que, quand on dit qu'on va avoir un bilan, là, autour encore de 600 victimes cette année et moins, c'est des victimes de trop, bien sûr, mais, si on avait un bilan routier comparable à la Suède ou à la Norvège, on parlerait plutôt de 400 victimes sur nos routes. Alors, on en a fait 100 l'année passée, il en reste encore 200, là, à diminuer facilement. Et je pense que c'est tolérance zéro maintenant sur les causes sur lesquelles on peut mettre le doigt et qu'on peut corriger. Et je pense que la ministre des Transports est très éveillée au phénomène, mais travaille très fort pour y arriver.

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

M. Grondin: Moi... qu'est-ce qu'ils font, ces pays-là, qu'on ne fait pas?

M. Harbour (John): On a regardé, on surveille dans notre système de vigie tout ce qui se passe de mieux dans ces pays-là. Je dois vous dire que ceux qui affichent les meilleurs taux ont habituellement un système de photoradars très développé, avec une surveillance policière très pointue.

Vous savez, souvent on va mentionner l'expérience française. L'expérience française, au début de 2000, ils ont dit: Il y a assez de mortalité sur les routes. On parle de 7 000 Français qui décédaient sur les routes françaises. Et, à ce moment-là, ils ont mis une série de mesures, et regardez les mesures qui ont été mises en place: une nouvelle législation, une sensibilisation accrue et une surveillance de l'infrastructure routière. Et, aujourd'hui, on parle d'en bas de 4 500 ou près de 4 000 victimes en France, c'est 3 000 pertes de vie de moins sur le réseau français de circulation. Donc, ça a porté fruit. Mais, quand on regarde les pays qui ont les meilleures performances en matière de sécurité routière, ils ont un quelque chose en commun: c'est la surveillance par photoradar appliquée par un système policier de fine pointe, et je crois que c'est important. Sans négliger les autres facteurs, c'est une constance, si vous voulez, qu'on observe dans les meilleurs au monde.

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

M. Grondin: Si on parle des policiers, est-ce que vous avez fait un peu une évaluation? Combien est-ce qu'il y a de policiers, mettons, par 100 000 habitants? Si on compare à l'Ontario, si on compare à l'Europe, comparés avec le Québec, est-ce qu'on est si en dessous de ça ou si on est dans la moyenne?

M. Harbour (John): M. le Président, je ne pourrais pas répondre à votre question, je n'ai pas les statistiques à savoir la présence policière par population ou par kilomètre de route, je n'ai pas cette information-là. Je pense que les corps policiers seraient plus en mesure de répondre à votre question.

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

M. Grondin: Il n'y aurait pas un fonctionnaire qui pourrait répondre à ma question?

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

M. Harbour (John): On va demander à notre vice-présidente en sécurité routière de...

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière. J'allais juste mentionner à mon président que c'est le ministère de la Sécurité publique qui pourrait fournir de telles données à la commission. Nous ne les avons pas, pour notre part.

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

M. Grondin: Parce que, quand on était en commission parlementaire sur le projet de loi sur la sécurité routière, on a parlé beaucoup des photoradars et puis, nous, on disait, à l'opposition: Si on met des photoradars mais qu'on ne met pas plus de policiers pour aller vérifier après le photoradar, bien on pêche dans le désert, parce qu'un coup qu'ils vont avoir passé le photoradar, ils vont peser sur le gaz puis, go, on s'en va. Alors, il faut que les deux soient accompagnés. Que l'on mette des photoradars, c'est un, mais il faut avoir une présence policière qui va aller vérifier après. Mais, si on a un problème d'effectifs, on va faire... Ça va-tu être un coup d'épée dans l'eau? Je sais que présentement on a... Je pense qu'on est supposés d'avoir des projets pilotes, là, d'environ 10 à 12 photoradars dans le Québec, je ne sais pas où c'en est rendu. Est-ce qu'ils sont installés présentement?

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

M. Harbour (John): O.K. Disons que le déploiement des photoradars se fait avec les corps policiers, et c'est les corps policiers qui équilibrent la présence policière et la présence de photoradars pour une meilleure surveillance des réseaux routiers. Donc, c'est réellement un travail de contrôle du réseau. Et, le contrôle du réseau, il y a un maître d'oeuvre là-dedans, et c'est les corps policiers qui contrôlent les réseaux, appuyés à l'occasion — puis là je vais prêcher pour ma paroisse, parce que c'est très important — par nos contrôleurs routiers aussi qui travaillent au niveau du transport des biens et des personnes.

Donc, réellement, à savoir quelle quantité de un et quelle quantité de l'autre... Vous savez, l'amélioration du bilan routier en 2007 n'est pas le fruit du hasard. Pour avoir vu le haut commandement de la Sûreté du Québec, la Sûreté du Québec a déterminé les points noirs au Québec, a même déterminé par fins de semaine où se produisaient les accidents: à la sortie, à l'entrée, et dans quelles circonstances, et à quelle heure de la journée ils se produisaient, pour placer leur surveillance à ces moments-là. Quand ils trouvaient un point noir sur la route, supposons un endroit où il y avait plus d'accidents, où il y avait une concentration, ils axaient leur travail sur cette zone-là en question en faisant avant et après. Donc, réellement, c'est un jeu... pas un jeu, mais c'est une surveillance qui se fait d'une façon équilibrée.

Donc, pour ce qui est maintenant du déploiement du projet pilote des photoradars, vous savez que le projet pilote comporte neuf photoradars et six caméras feu rouge, c'est le ministère des Transports, aux dernières nouvelles que j'ai, ils sont en appel d'offres pour l'attribution, mais ce n'est pas la société, donc, je ne peux pas vous informer plus de l'état du dossier. Je pense que le ministère des Transports, en temps opportun, va vous informer avec plaisir.

● (14 h 20) ●

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

M. Grondin: Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Bergman): Trois minutes.

M. Grondin: Trois minutes? Je vais les utiliser. On a vu, en tout cas, dernièrement, par chez nous, j'ai vu ça, c'est beaucoup d'accidents causés... c'est quasiment

toujours des récidivistes d'alcool au volant. On a des personnes qui... écoutez, on ne peut pas qualifier, là, mais ça fait trois fois, quatre fois, cinq fois qu'ils se font arrêter pour alcool au volant, et ils sont encore sur les routes, et c'est des accidents mortels à chaque fois. On n'a pas de moyen pour les enlever de sur la route? Comment ça peut se passer dans une autre province? Est-ce qu'ils les enlèvent de sur la route? Est-ce qu'ils les attachent dans un coin? Qu'est-ce qu'ils font?

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

M. Harbour (John): Disons qu'il y a beaucoup de mesures en prévention qui ont été prises. Vous savez, quand quelqu'un est pris en état d'ébriété au volant, il y a toute une évaluation sur sa dépendance à l'alcool, il y a toute une éducation qui se fait avant qu'ils ne puissent recevoir leur permis de conduire. Par contre, si la personne est délinquante au point de conduire sans permis et sans obtmpérer... Vous savez, on a toujours des bons citoyens, je pense que 99 % de la population du Québec et plus, c'est des citoyens extraordinaires, mais on a quelques têtes dures, si vous voulez, et, à ce moment-là, comment on peut aller les chercher?

Et, quand la Sûreté du Québec nous est arrivée avec le projet des fameuses caméras en dessous des gyrophares pour aller lire la plaque des véhicules pour trouver des véhicules qui n'ont pas d'affaire sur le réseau routier, et on a donné avec plaisir les numéros des plaques des véhicules dont le propriétaire avait été, si vous voulez, suspendu pour alcool au volant, et vous seriez surpris du nombre qu'on a pu trouver dans les 1 600, du premier mois du projet pilote avec la Sûreté du Québec, qui conduisaient un véhicule alors que leurs permis avaient été suspendus pour alcool au volant.

Donc, après le projet pilote, il y aura une décision à savoir... pour déployer cet outil-là dans le coffre d'outils des policiers pour être sûrs qu'on peut intervenir avant fait. Donc, on pense que ça, c'est un des moyens, mais il y a une panoplie de moyens qui sont mis en oeuvre, mais celui de détecter la dépendance à l'alcool, de faire soigner la personne — vous savez, l'alcoolisme, c'est une maladie — et après ça les moyens de pouvoir intercepter les véhicules.

Alors, les policiers, après le projet pilote, l'état major me disait: M. Harbour, c'est incroyable. On arrête une voiture, pourtant le conducteur a de l'air sobre, a de l'air bien avec sa cravate, la voiture, il n'y a absolument rien qui nous aurait indiqué qu'il fallait faire une vérification à ce véhicule-là, et maintenant, avec l'information que nous avons, on intercepte, et on demande le permis et l'immatriculation, et on trouve des choses surprenantes. Alors, c'est un outil additionnel qui est donné dans le coffre de travail des policiers, et je pense que c'est de nature à corriger peut-être en partie ce que vous mentionnez pour la récidive d'alcool au volant.

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

Travail des contrôleurs routiers

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Si vous me le permettez, M. le Président, j'aimerais aborder la

question du... disons, le statut trouble, imprécis des contrôleurs routiers quant à l'application du Code de la sécurité routière. Pour faire un bref historique, rappelons que c'est une entité qui a été créée, qui a été modifiée, bien sûr, au fil des ans, mais qui a été créée vers la fin des années quarante, début des années cinquante et qui a relevé du ministère des Transports jusqu'en 1984, si je ne m'abuse, puis de la Sûreté du Québec jusqu'en 1991, avant d'être remise sous la responsabilité de la Société de l'assurance automobile par la suite.

Le statut des contrôleurs routiers a toujours été relativement clair, à savoir qu'il leur était possible de faire appliquer le Code de la sécurité routière, et c'est ce qu'ils ont à peu près fait jusqu'à ce qu'ils soient rapatriés à la Société de l'assurance automobile. Même à l'époque où ils étaient sous la responsabilité de la Sûreté du Québec, il n'y avait manifestement pas de conflit majeur, il y avait même une entente, en fait, entre la Sûreté du Québec et les contrôleurs routiers.

Et la SAAQ a émis un avis juridique en 2004 qui allait dans le sens de la suspension d'un certain nombre des attributions qui étaient les leurs jusqu'à ce moment-là. Et depuis, comme dirait l'autre, le diable est aux vaches. On n'arrive plus à trouver un statut qui puisse permettre à ces quelque 350 agents de la paix d'exercer pleinement la fonction pour laquelle ils ont été créés, c'est-à-dire de voir à la mise en oeuvre du Code de la sécurité routière, évidemment avec un certain nombre de nuances concernant les capacités d'intervention par rapport aux corps policiers.

Il y a même eu une entente pour essayer de résoudre ce problème avec le ministère de la Sécurité publique, entente qui a été transformée par une autre entente dans les heures suivantes parce que, selon le ministre de la Sécurité publique, l'incarnation de l'autorité morale en matière de justice, c'est la police, même si, à l'époque où les contrôleurs routiers relevaient de la Sûreté du Québec, il n'y en avait comme pas, de problème.

Je sais qu'il y a un comité qui a été mis en place, dans la foulée de l'étude du projet de loi n° 55, visant à essayer de clarifier cette situation-là, comité de travail qui semble travailler un peu au ralenti et qui doit techniquement remettre des conclusions d'ici la fin de 2008. Or, nous sommes en octobre, plus précisément à la mi-octobre, est-ce que vous croyez que ce comité sera en mesure effectivement d'arriver avec des conclusions puis avec des propositions concrètes pour solutionner et résoudre une fois pour toutes ce statut imprécis, flou qui est celui des contrôleurs routiers maintenant, depuis que la Société de l'assurance automobile, en 2004, a eu la bonne idée, devrais-je dire, d'émettre cet avis juridique qui suspend certaines des attributions des contrôleurs routiers?

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

M. Harbour (John): Oui. Ça me fait plaisir de répondre à cette question parce que le contrôle routier, c'est quelque chose qui me tient à coeur. Vous savez, on a 350 contrôleurs routiers sur les routes du Québec, qui font un travail absolument formidable. D'entrée de jeu, ce matin, je vous disais que leur mission première est d'améliorer la sécurité des usagers sur les routes; la deuxième était la protection du réseau routier; la troisième était le maintien d'une équité concurrentielle.

La formation des contrôleurs routiers demande beaucoup d'attention et beaucoup d'efforts. Ils sont formés pour appliquer différentes lois, même certains articles du Code criminel. Je pense qu'on est particulièrement fiers du travail... Et c'est réellement un travail spécialisé, hein, dans le transport des marchandises et des biens.

Les pouvoirs des contrôleurs routiers, lorsque vous avez étudié le projet de loi n° 55, plusieurs ont été bien clarifiés. Je pense aux escortes de retenue... Il y avait différentes actions qu'on demandait aux contrôleurs routiers en appui des corps policiers en matière de sécurité routière qui ont été...

Pour ce qui est de la possibilité d'intercepter un véhicule de promenade, la ministre des Transports s'est engagée à mettre sur pied un comité. Le comité est dirigé par M. Denys Jean, qui est le sous-ministre du transport. M. Jean s'est attitré avec lui le sous-ministre de la Sécurité publique et m'a demandé de faire partie du comité en question, et j'ai accepté avec plaisir. Présentement, tous les rendez-vous sont à mon agenda pour des rencontres avec tous les intervenants de ce milieu-là, O.K., pour connaître les opinions. À date, on a rencontré la fraternité des contrôleurs routiers du Québec — que je connais très bien d'ailleurs, puis je sais qu'ils sont présents ici, aujourd'hui, je les salue avec plaisir. Et on va rencontrer prochainement la fraternité des policiers de la Sûreté du Québec, certains représentants aussi de municipalités, les corps policiers municipaux. On va rencontrer tous les intervenants, même des représentants de la table de sécurité routière pour bien comprendre la problématique.

D'après moi, il n'y a absolument rien qui m'indique que la date du 31 décembre ne sera pas respectée. Et, à ce moment-là, M. Jean pourra vous faire rapport et trouver la façon la plus correcte d'équilibrer, si vous voulez, des choses sur le marché.

● (14 h 30) ●

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je veux tout de suite renchérir sur ce que vient de dire M. Harbour en disant que je pense qu'il y a tout lieu effectivement d'être fiers du travail que font les contrôleurs routiers. Et je pense, du même souffle, qu'il est un peu malheureux que nous ayons ces quelques 300 agents de la paix qui pourraient intervenir dans des cas qui mériteraient une intervention, mais, parce qu'il n'y a pas de policier sur les lieux, ils ne peuvent pas le faire.

C'est un peu désolant de voir quelqu'un qui roule, je ne sais pas, moi, à 125 km/h sur l'autoroute puis qui rencontre un véhicule de patrouille des contrôleurs routiers puis qui — woup! — ralentit en voyant le véhicule de patrouille puis, réalisant qu'il s'agit d'un véhicule de patrouille des contrôleurs routiers, réappuie sur le champignon et continue comme si de rien n'était. Il me semble que c'est un cas flagrant où le contrôleur routier devrait pouvoir intervenir. Et c'est le genre de cas où précédemment ils pouvaient intervenir et ne peuvent plus le faire depuis un certain nombre d'années, là.

Je ne veux pas revenir sur les événements que j'ai décrits il y a quelques instants, mais, compte tenu du fait que ça semblait bien fonctionner à l'époque où les contrôleurs routiers travaillaient sous la responsabilité de la Sûreté du Québec et compte tenu du fait que la

ministre semble considérer que l'autorité morale relève des autorités policières et que les contrôleurs routiers, qui subissent la même formation jusqu'à un certain point que les policiers, ne sont pas pourvus de cette autorité morale, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de rapatrier de nouveau le contrôle routier sous la responsabilité de la Sûreté du Québec?

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

M. Harbour (John): Si vous permettez, étant membre du comité de travail pour trouver, si vous voulez, la solution idéale, je vais retenir mon opinion jusqu'à ce qu'on fasse rapport devant cette commission-ci. Donc, je pense que c'est important d'écouter toutes les parties et essayer de trouver la meilleure solution.

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Moi, je veux bien qu'on écoute toutes les parties. Mais est-ce qu'on va avoir le temps d'écouter toutes les parties? Est-ce que toutes les parties vont se présenter dans les délais prescrits pour que vous soyez en mesure effectivement de soumettre un rapport d'ici la fin de l'année?

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

M. Harbour (John): À moins qu'il y ait une information indépendante de ma connaissance, les rendez-vous sont déjà pris avec toutes les parties concernées, et le travail se fait principalement ce mois-ci, le mois de novembre pour après ça, au mois de décembre, en arriver à une position de ce comité-là. Donc, comme je vous dis, je pense que, la date du 31 décembre, il n'y a rien qui m'indique qu'elle ne sera pas respectée.

Deuxièmement, je pense que nous avons amplement le temps, et les rendez-vous sont pris. Je ne pourrais vous donner les dates par coeur, mais je sais que mon secrétariat m'a avisé que les rendez-vous étaient pris et que les journées étaient déjà réservées pour, quant à moi, ces rencontres-là. Donc, on va avoir le temps de rencontrer les parties concernées.

M. Bergeron: Si je ne puis obtenir de vous un avis sur l'opportunité ou non de faire passer le groupe de contrôleurs routiers sous la responsabilité de la Sûreté du Québec, compte tenu de vos responsabilités, puis-je me permettre de vous demander — comme président de la Société de l'assurance automobile qui avez comme responsabilité de faire appliquer le Code de la sécurité routière, qui avez convenu d'une première entente avec le Procureur général, le ministre de la Justice, quant à un rôle accru pour les contrôleurs routiers — puis-je vous demander s'il vous apparaîtrait normal, comme président de la Société de l'assurance automobile, que ces agents de la paix qui sont sous votre responsabilité aient les pouvoirs nécessaires pour appliquer le Code de la sécurité routière, dont vous êtes responsable de l'application?

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

M. Harbour (John): Disons que, lorsqu'il y a eu entente pour préciser les pouvoirs des contrôleurs routiers, j'étais le signataire pour la Société de l'assurance automobile du Québec avec la Sécurité publique. Donc, quand j'ai signé le papier, j'étais parfaitement conscient de ce que je faisais. À cette lumière-là, avec les informations que j'avais, l'orientation est là. L'orientation crée problème, donc il faut regarder maintenant à savoir où ça crée problème et qu'est-ce qu'il y a à faire additionnellement pour s'assurer que chacun puisse faire son travail correctement. Et c'est exactement dans cette foulée-là que le groupe de travail dirigé par M. Denys Jean va se réunir, le sous-ministre des Transports, et, à ce moment-là, on verra qu'elle est la solution la plus appropriée.

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Alors, les questions pour le côté ministériel. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Merci, M. le Président. Pour poursuivre sur les questions soulevées par notre collègue de Verchères concernant le travail effectué par les contrôleurs routiers et également la possibilité d'étendre leurs pouvoirs pour faire d'autres interventions, c'est un débat que nous avions eu au moment de l'étude du projet de loi n° 55, si ma mémoire est fidèle, et c'est du côté de l'opposition officielle que, je pense, ma collègue Mme la députée de Deux-Montagnes avait déposé un amendement pour faire en sorte que de facto on puisse élargir les pouvoirs des contrôleurs routiers. Mais, à la suite de discussions entre les parlementaires et avec les responsables du ministère des Transports, d'un commun accord, on avait convenu que la députée retirerait son amendement pour laisser la place à la négociation. Et la négociation doit se terminer au 31 décembre 2008, et M. Jean avait pris l'engagement de faire rapport assez rapidement aux parlementaires sur l'état des discussions, qu'il était relativement confiant. Mais je voulais juste attirer l'attention de notre collègue que son prédécesseur, le député de Beauharnois, était d'accord avec la démarche de laisser libre cours à la négociation pendant 12 mois, parce qu'on ne voulait pas exercer un forçage. C'est une question de compétence et d'exercice de pouvoir. Donc, moi, je l'invite à être patient suite à l'entente que nous avons eue à ce moment-là.

Examen de conduite

Je voudrais peut-être poser quelques questions, M. le Président, sur les cours de conduite. Et on a été saisi cet été, dans les journaux, des longs délais avant d'obtenir un rendez-vous pour les examens de conduite dans les différents bureaux de la Société de l'assurance automobile du Québec. Est-ce que le président de la Société de l'assurance automobile du Québec pourrait nous expliquer pourquoi il y a eu beaucoup de délais avant que les gens qui souhaitent obtenir un examen pour pouvoir obtenir leur permis de conduire... qu'est-ce qui explique la longueur de ces délais?

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

M. Harbour (John): Disons que les délais sur les examens de conduite se concentrent, si vous voulez, durant la période d'été, printemps et été qui sont les périodes les plus actives. Deux, elles sont majoritairement tributaires de la région de Montréal, où la population est en grand nombre. Donc, les services, si vous voulez, lorsqu'on arrive dans la période de printemps et d'été, combinez l'achalandage qui augmente d'une manière subite et la capacité de répondre qui diminue avec les périodes de vacances... à ce moment-là amènent un débordement.

Comment on y a fait face? On y a fait face, un, en essayant de recruter de nouveaux examinateurs, mais le recrutement est difficile, mais on n'a pas lâché, on est en train de compléter notre force, deuxièmement — mais une des mesures prises dans le projet de loi n° 55 sur la sécurité routière, qui est de réimplanter, si vous voulez, le cours de conduite, de redemander à ce que le cours de conduite soit obligatoire — on nous a demandé aussi de refaire le cours de conduite. Donc, il y a des équipes de travail présentement pour réellement améliorer le cours de conduite. Or, quand quelqu'un se présente pour un examen pratique à la société, et c'est principalement là qu'est le goulot d'étranglement, il y a 35 % d'échecs sur l'examen. Or, on pense qu'avec un cours obligatoire et en augmentant les périodes avant de pouvoir reprendre l'examen, à ce moment-là, le taux d'échec peut baisser considérablement.

Regardez juste pour les examens pour la motocyclette. La motocyclette, les examens sont «customs». C'est des examens, là, très, très, très sérieux et les cours sont très à point, de telle manière que les taux d'échec des personnes se présentant à la société est, pour le côté pratique, mettons, inférieur ou autour de 5 %, alors que, pour la conduite d'un véhicule de promenade, on a un taux d'échec de 35 %. Ça fait qu'on pense qu'avec l'entrée du cours obligatoire de conduite on peut avoir une baisse majeure du nombre d'échecs, donc une baisse d'achalandage sur nos tests.

D'autres mesures ont été prises, à savoir qu'on a élargi les périodes de temps où on fait des examens. Vous savez qu'à tous les mercredis matins c'est le moment où on prend une heure pour refaire, si vous voulez, l'unité d'action de nos ressources dans les centres de services. Alors, on ne le fait pas pour l'examen. Donc, on prend des rendez-vous dans cette période-là. On a ouvert certains centres dans la grande région de Montréal, au moins trois centres de services qui ont été ouverts le soir et le samedi, durant les fins de semaine pour pouvoir pallier à la demande.

Donc, toutes ces mesures-là — O.K., qui est saisonnière, printemps, été — vont faire en sorte que le service présentement est revenu à la normale et qu'on va pouvoir absorber ça, mais c'est le cours de conduite pour baisser le taux d'échec qui est l'élément crucial pour augmenter notre capacité, M. le député.

● (14 h 40) ●

M. Ouimet: Vous avez parlé d'un taux d'échec de 35 %, vous avez fait une comparaison avec le taux d'échec pour obtenir son permis pour conduire des motocyclettes, qui est de 5 %. Vous semblez attribuer ça aux écoles de conduite, à la nécessité d'obtenir une formation préalable. Avez-vous des données comparatives entre le moment où les cours de conduite ont été abolis au Québec et les statistiques que vous venez de nous présenter?

M. Harbour (John): Vous parlez...

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

M. Harbour (John): M. le Président, je voudrais savoir, est-ce qu'on parle... quand vous avez aboli les cours de conduite pour les motocyclistes?

M. Ouimet: Non. Pour les véhicules de promenade.

M. Harbour (John): Non, malheureusement, en ma possession, je n'ai pas les statistiques. Je vais demander à mes collaborateurs s'ils l'ont et dans quelques minutes je pourrai vous donner la réponse.

M. Ouimet: Il y a eu une détérioration au cours des dernières années, pour obtenir un 35 %, est-ce que c'est récent ou est-ce que c'est...

M. Harbour (John): Depuis que je suis à la Société de l'assurance automobile, c'est le taux d'échec qu'on me mentionne. Donc, je ne sais pas s'il a évolué ou pas évolué, mais je dirais que, dans les trois dernières années, il s'est maintenu autour de 35 %, le taux d'échec, et ce qui est préjudiciable, si vous voulez. Parce que n'oubliez pas que la personne qui prend un échec est obligée de revenir repayer, repasser l'examen en question. Donc, ça crée une lourdeur administrative.

Or, un des motivateurs dans le monde de la moto pour ne pas manquer non plus son examen, c'est le temps que ça prend pour être éligible à reprendre l'examen. Alors, si je veux conduire une moto, que je passe l'examen au mois de mai puis que je demande trois mois de carence, je n'ai pas les temps exacts, là, mais je vais perdre mon été avant de pouvoir repasser mon permis de moto. Ça fait que c'est un incitatif à dire: Je vais m'y présenter et je vais le passer du premier coup. Je sais que les écoles de conduite, parce qu'on fait des tests arrière-cours qu'on appelle, là, où il faut conduire la motocyclette dans un côté, de l'autre côté, des 360°, les écoles de conduite ont reproduit le modèle et s'assurent, avant d'envoyer quelqu'un passer son examen, qu'il est capable d'exécuter ces manoeuvres-là. Et, en matière de sécurité routière, c'est excessivement important que ces choses-là se fassent.

M. Ouimet: Et le taux d'échec est-il plus élevé pour le côté pratique ou pour le côté théorique de l'examen? Le 35 %, il est attribuable à quel...

M. Harbour (John): C'est combiné, mais... Il s'en vient, ce ne sera pas long.

M. Ouimet: Alors, M. le Président, je vais passer la parole à mon collègue le député de Laurier-Dorion. Lorsqu'on aura l'information, je pourrai revenir avec quelques autres questions.

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

Surveillance d'infrastructures routières

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Nous avons abordé la question un petit peu des contrôleurs

routiers tout à l'heure, c'est mon collègue de Verchères qui l'a fait. Et nous savons tous qu'à la suite du rapport de la commission Johnson il y a plusieurs vérifications qui ont été faites auprès des ponts, viaducs qui ont été identifiés. J'aimerais savoir: Est-ce que les contrôleurs routiers ont eu à intervenir dans ces situations-là? Quel est exactement le rôle dans des cas de ce genre-là? Parce que vous comprenez, nous comprenons tous que c'est un sujet qui, veux veux pas, préoccupe la population. Alors, est-ce qu'on pourrait savoir un petit peu quel rôle ils ont à jouer, quel est leur mandat dans des situations de ce genre-là?

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

M. Harbour (John): Oui. Je pense que, suite au viaduc de la Concorde, il y a eu une surveillance très étroite faite sur le réseau routier par les contrôleurs routiers. Je vais demander à M. Yves Charette, notre nouveau vice-président, directeur général du Contrôle routier Québec, de vous rappeler, si vous voulez, grosso modo, toutes les actions qui ont été prises par Contrôle routier pour protéger les citoyens devant des infrastructures.

Le Président (M. Bergman): Pouvez-vous vous identifier, votre position aussi et...

M. Charette (Yves): Oui. Bonjour. Yves Charette, vice-président et directeur général du Contrôle routier Québec. Donc, suite au malheureux événement dont vous avez fait mention, effectivement Contrôle routier a été interpellé à faire des vérifications particulières notamment là où les viaducs avaient été identifiés où les charges devaient être limitées de façon plus impérative, et devait assurer une présence 24 heures sur 24 à certains endroits en collaboration avec le ministère des Transports du Québec.

Or, règle générale, lorsqu'un problème comme ça est identifié, on assume, au Contrôle routier Québec, le premier 72 heures de surveillance continue, et par la suite ce sont des vérifications sporadiques et une surveillance plus accrue à ces endroits-là. Donc, en 2007, c'est plus de 10 000 heures qui ont été consacrées par les contrôleurs routiers à la surveillance de près de 150 infrastructures et, en 2008, c'est une cinquantaine de structures qui sont toujours en surveillance par les contrôleurs. Et on poursuit cette mission-là, d'assister le ministère des Transports et les services policiers à contrôler ces infrastructures.

Naturellement, je pense que vous prenez pour acquis aussi qu'en tout temps, par le contrôle des masses et dimensions des charges des véhicules lourds, on participe aussi là à la protection des infrastructures.

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

M. Sklavounos: Si vous me permettez, M. le Président, encore, vous avez mentionné, est-ce que j'ai bien compris, qu'il y a 57 structures qui sont toujours sous surveillance en 2008? Est-ce que j'ai mal compris?

M. Charette (Yves): On parle d'une cinquantaine de structures, M. le Président.

M. Sklavounos: Et, si vous me permettez, M. le Président, ces structures-là sont sous surveillance pour

des raisons particulières et qui sont connues, sont sous surveillance... Je veux dire, si elles ne sont pas réparées, mais elles sont sous surveillance, qu'est-ce que ça veut dire pour les gens ordinaires?

Le Président (M. Bergman): ...

M. Charette (Yves): Je sais que présentement... Excusez-moi, M. le Président. Donc, c'est que présentement il y a des structures où on a limité les poids à certains niveaux. Donc, on a limité certaines charges, entre autres les surcharges ne sont pas permises sur certains viaducs. Donc, on s'assure, par une présence sporadique, que c'est respecté et que, les véhicules en surcharge ou qui ne respectent pas les charges permises pour ces structures-là, il n'y a pas d'infraction qui sont commises à ça.

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

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Alors, évidemment, le volet scientifique, le volet ingénierie, génie, là-dedans, n'est pas l'affaire des contrôleurs routiers, c'est l'affaire des scientifiques, des ingénieurs. Les contrôleurs routiers, ils surveillent par la suite l'utilisation qui est faite de ces structures-là pour nous assurer que c'est à l'intérieur des normes qui ont été préalablement identifiées par les ingénieurs, si j'ai bien compris votre réponse?

M. Charette (Yves): Bien, je vous remercie d'apporter cette précision. J'espère que ce n'est pas ça qui a été compris parce qu'effectivement les contrôleurs routiers sont là pour faire respecter les charges et non pas déterminer les charges qui peuvent être acceptées. Ça, c'est le rôle des experts. Et, nous, on applique les normes qui nous sont dictées.

M. Sklavounos: Merci. J'aimerais changer un petit peu le sujet, M. le Président, si vous permettez? Voulez-vous...

M. Ouimet: Est-ce qu'on a l'information sur les permis de conduire? Pas encore? Très bien.

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

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

Le Président (M. Bergman): Sept minutes.

Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (suite)

M. Sklavounos: Sept minutes. J'avais une question, M. le Président, pour M. Harbour. J'ai lu qu'il y avait évidemment un projet pilote de la Sûreté du Québec en lien avec la reconnaissance des plaques d'immatriculation. J'avoue que mes connaissances sont limitées sur le fonctionnement de ce type de technologie là. J'aimerais d'abord demander à M. Harbour de nous expliquer un petit peu le fonctionnement technologique de ce projet pilote qui vise, je crois, à éviter de la fraude au niveau

des plaques d'immatriculation, entre autres, et deuxièmement un petit peu la façon que c'est mis en place et les résultats en quelque sorte et peut-être le bilan, nous dire où et comment ça pourrait nous aider soit à contrôler des coûts ou éviter d'autres dépenses.

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

● (14 h 50) ●

M. Harbour (John): M. le Président, le fonctionnement de ces caméras infrarouges là, c'est deux caméras qui sont en dessous des gyrophares de la voiture de police, qui font la lecture des plaques d'immatriculation, comme je disais, à 180 degrés, de telle manière que, lorsque le véhicule policier, supposons, se dirige sur un sens unique, dans le sens du trafic, il peut lire le numéro de la plaque qui est devant lui ou des voitures stationnées de chaque côté de la rue. À ce moment-là, nous avons donné au corps policier l'information sur les numéros de plaque délinquantes, si vous voulez, celles qui n'ont pas été renouvelées, ou supposément remisées, ou non payées, et on a fait aussi un lien sur les bases de données entre la suspension d'un permis de conduire d'un propriétaire et l'immatriculation de son véhicule. Le système lit le numéro de la plaque, à ce moment-là l'ordinateur, dans la voiture de police, fait la comparaison des deux.

Alors, la Sûreté du Québec m'expliquait que, le matin, il y a chargement des données dans l'ordinateur de la voiture et, le soir, il y a déchargement de l'information, de telle manière que, même s'il y avait un vol de la voiture de police, on ne pourrait pas avoir recours aux informations qui sont à l'intérieur. De toute façon, si on trouvait l'information, ce ne serait que des numéros de plaques d'immatriculation.

Lorsque l'ordinateur a un signalement à risque ou à vérifier, à ce moment-là envoie l'information sur le terminal du policier et là le policier ouvre les gyrophares et intercepte la voiture et demande à la personne l'enregistrement et le permis de conduire. Et c'est l'examen de l'enregistrement et du permis de conduire avec le CRPQ qui est connecté avec la société qui, là, à ce moment-là, donne exactement qu'est-ce qu'on recherche. Donc, je donnais comme exemple: j'intercepte le numéro de la plaque de la voiture de John Harbour parce que je sais qu'il y a un problème sur son permis de conduire. Alors, j'intercepte la voiture et je vérifie l'ensemble, et, si, à ce moment-là, c'est son frère qui conduit, là je laisse passer le tout, mais, si c'est la personne en question qui a un permis suspendu qui est au volant, là, à ce moment-là, je peux intervenir d'une façon plus directe et là, à ce moment-là, émettre les contraventions et agir en conséquence.

Alors, durant le projet pilote, les conclusions, O.K., du premier mois d'opération a amené 1 600 infractions et surtout plusieurs cas de conducteurs qui étaient sous l'effet d'une suspension de permis de conduire pour alcool au volant. Et ça, au-delà de récupérer l'immatriculation — c'est important, il faut être équitable envers tout le monde, ça fait partie aussi du projet pilote — mais, en termes de sécurité routière, ça a une valeur inestimable. Et imaginez-vous, un jour, que, si on avait un 100 ou 150 véhicules policiers où les policiers pourraient sporadiquement, parce que ce n'est pas une chose qui... c'est dans le coffre à outils du policier, le policier l'utilise quand c'est opportun de le faire, au moment où il juge approprié de le faire et, à ce moment-là,

bien, c'est un outil excessivement important en matière de sécurité routière. Et j'espère qu'on va pouvoir procéder après le projet pilote au déploiement d'un système semblable.

M. Sklavounos: Des précisions. Il reste du temps...

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

M. Sklavounos: Oui. Vous avez mentionné le projet pilote, évidemment. Et est-ce que le projet est terminé, ou est-ce que c'était sur une période de temps, ou...

M. Harbour (John): Le projet pilote avait une durée de trois mois. Les statistiques que je vous donne, 1 600 infractions, 200 véhicules saisis et quelques permis non valides, c'est seulement pour le premier mois d'opération et on attend tout simplement la conclusion des trois mois. L'évaluation des corps policiers, à savoir est-ce que cet outil-là cadre bien, ils vont juger aussi comment ils le font intervenir et là, après ça, ils vont décider à savoir le déploiement et quel genre de déploiement. Et certainement qu'on va nous interpeller pour les aider à déployer un tel système et, à ce moment-là, on est très réceptifs.

M. Sklavounos: Et ce projet pilote a eu lieu sur une partie du territoire, sur une... Je cherche en quelque sorte à comparer parce que vous avez évidemment mentionné des chiffres de 1 600 infractions pendant le mois, 200 véhicules saisis. J'aimerais savoir, sur une période équivalente, quelle serait la différence avant cette technologie-là, le nouveau projet pilote, et est-ce que cette évaluation a été faite pour établir une comparaison de ce qui se faisait avant alors que les policiers se fiaient sur leurs yeux, une évaluation visuelle des lieux en quelque sorte qui ne permettait pas de tout voir?

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

M. Harbour (John): Le projet pilote touchait huit véhicules. Comme je vous dis, dans le premier mois, il y avait eu un problème mécanique sur un des véhicules, donc le premier mois a porté avec sept véhicules sur le réseau. Les véhicules sont déplacés de telle manière que, à certains moments donnés, il peut y avoir trois véhicules dans la zone de Montréal, mais les véhicules vont couvrir toutes les régions du Québec de telle manière que le projet pilote va nous donner une statistique qui pourrait être extrapolée au niveau provincial, parce que, je pense, c'est ça qui est important. Donc, actuellement, on travaille par huit, les huit sont, si vous voulez, là, exposés à la grandeur du Québec.

Deuxièmement, ça permet l'interception de véhicules qui autrement n'auraient pas été interceptés. Vous savez, ça prend une raison pour intercepter un véhicule routier. Vous êtes en infraction ou vous faites un excès de vitesse, mais, si vous avez une plaque non conforme et que vous ne faites pas d'infraction puis vous n'êtes pas en excès de vitesse, à ce moment-là, il faudrait qu'un policier soit derrière vous et que là il demande l'information par son système de communication pour la vérification. Alors, la beauté de ce système-là, c'est que ça fait une vérification systématique de ce qui est devant vous et de chaque côté de la rue.

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

Travail des contrôleurs routiers (suite)

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, je vais revenir un petit peu sur les contrôleurs routiers. Si on regarde dans le bilan, vous avez les effectifs, on a 562 contrôleurs routiers qui figurent. Mais, en réalité, ce qu'on a appris lors de l'autre projet de loi, c'est qu'il y a 320 contrôleurs routiers sur la route. Est-ce que ça prend presque 200... y aurait-il 200 personnes qui s'occupent de l'administration quand on en a 320 sur la routes? Il me semble que c'est un peu exagéré.

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

M. Harbour (John): Oui. Les effectifs qui sont dédiés sur la route, ils sont 320, de mémoire, je crois que c'est le bon chiffre. Deuxièmement, il y a toute l'infrastructure de support derrière qui doit être maintenue pour pouvoir... Vous savez, quand un de mes contrôleurs routiers est sur la route, on sait constamment où il est. Et, s'il y a un signal de détresse ou quoi que ce soit, il faut que ce soit signalé. Donc, il y a une infrastructure derrière le contrôleur routier, il n'est pas seul, il fait partie d'une organisation. Or, c'est probablement du deux pour trois, puis c'est à peu près... ils vont me sortir l'information précise, mais l'ordre de grandeur que vous avez manifesté me semble tout à fait correct.

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

M. Grondin: Écoutez, moi, ce n'est pas une question de chercher un coupable. Moi, je pense que, la question, on est rendus aujourd'hui, on a deux jours, là, pour la Société de l'assurance automobile pour essayer de trouver des avenues de rentabilité. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'organiser le système soit avec la Sûreté du Québec ou soit avec la Société de l'assurance automobile pour que ce soit plus efficace? Il me semble que c'est beaucoup, là, 200 personnes qui s'occupent de l'administration pour 320 personnes qui sont sur le chemin. Le rapport est assez élevé.

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

M. Harbour (John): M. le Président, on me donne comme information qu'il y a 300 contrôleurs et que l'agence contient 430 personnes. Vous savez que, dans toutes les unités administratives de la société, il faut regarder l'adéquation des ressources avec l'objectif gouvernemental. Vous savez que nous sommes interpellés par la règle du quatre remplacements de retraités seulement sur 10 retraités. Donc, on perd 10 employés, il faut en mettre quatre au maximum.

Au contrôle routier, on a comme objectif de dire: Pour les contrôles sur route, il ne faut pas baisser, il faut garder le même nombre de contrôleurs sur les routes du Québec, je pense que c'est un travail qui est très important. Et le nombre est adéquat, mais c'est ce nombre-là qu'on veut, et l'industrie nous surveille très étroitement sur le nombre de personnes qu'on déploie sur le réseau.

Donc, on a, à l'interne, un projet. Et, si vous regardez notre planification stratégique, c'est l'objectif 5.1 qui est l'optimisation organisationnelle. Or, depuis déjà un an et demi, le Contrôle routier Québec a commencé à faire toute l'étude de son organisation derrière les contrôleurs routiers pour être sûr que le nombre et le support accordé au contrôle routier est adéquat. Donc, nous continuons présentement sur ce travail-là.

Récemment, je vous dirais, à une certaine date, à peu près de six mois, nous avons été en appel d'offres pour avoir un support externe sur l'optimisation organisationnelle. On a fait un appel de soumissions. Il y a une firme qui a gagné, et, d'ici la prochaine année, elle va aller nous conforter, si vous voulez, comme gestionnaires à savoir qu'on a tout vu et qu'on fait le maximum avec les effectifs que nous avons sur place.

Donc, il n'y a rien qui est laissé au hasard au niveau administratif ou ce qu'on appelle le service de deuxième et troisième ligne dans l'efficacité organisationnelle de la société. Or, la commande est tellement importante qu'on a pensé qu'il était bon de le faire pas juste pour Contrôle routier, pour l'ensemble de la société. Et, quand on dit que nos coûts administratifs sont stables et gelés pour cinq ans, ça vous donne un peu l'ampleur de ce qui doit être fait pour augmenter la productivité à l'interne à tous égards.

● (15 heures) ●

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

Permis de transport en surcharge

M. Grondin: Merci. Quand on émet un permis de surcharge à une compagnie de transport, ce permis de surcharge là, il est bon pour combien de temps?

M. Harbour (John): Bonne question. Je sais que les permis de surcharge sont autorisés habituellement par le ministère des Transports. Il faut qu'ils aient la route pour le permis en question pour être sûrs que l'infrastructure peut accueillir la surcharge en question.

Pour la durée de validité du permis, si c'est un permis qui peut être émis pour une clause que je dirais standard ou commune, c'est sur base annuelle; si c'est pour une surcharge temporaire, vous avez une surcharge à déplacer entre Saint-Georges et Saint-Joseph, à ce moment-là, le ministère des Transports va regarder la route poursuivie, et c'est pour l'occasion du transport en question que le permis est émis.

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

M. Grondin: Si je vous emmène sur cette question-là, c'est que, quand on arrive au printemps, avec le gel et le dégel, une compagnie de transport peut aller se chercher des permis de surcharge et se promène sur les routes avec les mêmes charges que d'habitude. Et c'est la totalité des citoyens qui en paient la facture, parce que les infrastructures ne sont peut-être pas faites pour recevoir toujours des charges de 100 000 lb et plus. Puis, au Québec, c'est peut-être un de nos problèmes: on charge beaucoup.

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

M. Harbour (John): Le ministère des Transports est très conscient que, dans la période de dégel, il ne faut pas permettre des poids excessifs. Donc, lorsqu'ils autorisent un poids supplémentaire, c'est que, pour l'activité économique, c'est absolument essentiel. Ils ont des critères très bien établis pour accorder ou non le permis. Par contre, ça ne change en rien le travail des contrôleurs routiers pour surveiller, et surtout durant la période de dégel, les charges. Et, faites-vous-en pas, l'oeil de mes contrôleurs routiers est très perspicace: lorsqu'ils demandent à un véhicule de se soumettre à l'inspection, c'est parce qu'ils ont un doute sérieux. Dans certaines opérations, dans des périodes de dégel, je surveillais leur efficacité, et je vous dirais que, sept sur 10, ils savaient exactement ce qu'ils recherchaient quand ils ouvraient les gyrophares pour demander à la personne de se prêter à un examen. Donc, il ne faut pas sous-estimer leur travail et l'oeil qu'ils ont.

Mais par contre, pour des fins économiques et d'autres fins, ça prend une souplesse administrative. Le ministère des Transports s'en acquitte avec beaucoup de précautions. Vous savez, l'infrastructure routière, c'est important, puis il ne faut pas non plus négliger cet aspect-là. Donc, je pense qu'ils sont très, très attentifs à ces demandes.

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

Travail des contrôleurs routiers (suite)

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. M. Harbour, peut-être continuer juste dans le même ordre d'idées. Tantôt, vous parliez de retraite. Quand on parle quand même d'un effectif aussi important — et vous le mentionnez et, je pense, vous pouvez en être fier aussi, c'est drôlement important, nos contrôleurs routiers — donc, lorsqu'on parle de retraite, je ne sais pas jusqu'à quel point vous allez être affectés, parce que votre effectif est quand même restreint, là. On ne parle pas, vous savez, de milliers de personnes. On parle de 350 contrôleurs. Est-ce que vous allez être affectés quand même par ça? Parce que, bon, on parle... Vous savez, notre démographie qui en quelque part... le baby-boomer... Et est-ce qu'il y a un système de mentorat actuellement qui s'exerce ou... De quelle façon vous anticipez ça?

M. Harbour (John): Nous avons procédé, au cours de la dernière année, à un exercice de vulnérabilité du personnel. Donc, pour tous nos services à l'intérieur de la société, nous avons regardé combien de personnes étaient éligibles à la retraite, en quelle année elles le seraient, de manière à faire le transfert des connaissances. Parce que, vous savez, avec les baby-boomers, beaucoup de personnes vont partir à la retraite, et ils partent le cerveau plein, hein? C'est nos meilleurs, c'est nos personnes avec le plus d'expérience. Donc, il faut procéder à un transfert de connaissances avant de perdre la qualité de ce personnel-là.

Et, pour ce qui est du contrôle routier, cet exercice a été fait, et, jusqu'en 2010-2011, on n'a pas de problème particulier avec l'efficacité qu'on va aller chercher et, à ce moment-là, avec la migration, si vous voulez, des connaissances et la formation qu'on peut donner. Mais ça a été fait pour Contrôle routier, donc je

ne suis pas en problème. Là où la société a le plus de préoccupations présentement, c'est réellement au niveau de nos chercheurs au niveau de la sécurité routière. Vous savez, quelqu'un qui connaît bien la sécurité routière, qui connaît, supposons, la fatigue au volant et qui travaille constamment, qui travaille au niveau mondial assez souvent, ou nord-américain, très certainement, O.K., dans cette matière, là on dit à ce moment-là: Combien on va en perdre dans ce niveau-là et comment on va faire le transfert des connaissances de ces personnes-là vers le personnel de relève en ayant un ratio de quatre sur 10? Ce n'est pas de tout repos. On y travaille très, très fort. On n'a pas les réponses partout, mais on s'assure de ne pas être en problème nulle part.

Mme Leblanc: Merci. Tantôt, mon collègue de Verchères a parlé, toujours en lien avec les contrôleurs routiers, du fameux avis juridique qui a eu lieu en 2004 lorsqu'on a, bon, si on peut dire, retiré certains mandats que les contrôleurs avaient. Est-ce que vous pouvez peut-être nous indiquer qu'est-ce qu'il y avait à l'intérieur de cet avis juridique là, donc? Parce qu'il est mentionné que c'est un avis juridique interne de la Société de l'assurance automobile du Québec. C'est bien ça? Puis quelle en était la principale cause, si on veut?

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

M. Harbour (John): Oui. M. le Président, j'ai mon vice-président aux affaires juridiques qui va s'y préparer. Mais, en attendant, je peux vous dire que c'est des contrôleurs eux-mêmes qui, à la lecture des lois... et ils ont plusieurs lois à appliquer, et ils ne sont pas étrangers à dire: Quand j'agis dans telle chose et que je fais tel geste, est-ce que je suis conforme à la loi qui habilite mon travail? Alors, c'est eux qui ont posé beaucoup de questions à la société, et, la société, notre contentieux s'est penché sur leurs demandes pour voir est-ce qu'ils ont réellement les pouvoirs et, advenant une contestation lors de l'interception d'un véhicule de promenade, est-ce qu'on serait en mesure de supporter le travail de notre contrôleur routier. Parce qu'il peut faire une interception au niveau du véhicule de promenade, et tout se passe bien, mais il peut faire une interception, et là ça se passe très mal. Et, à ce moment-là, est-ce qu'il était en droit d'agir? Est-ce qu'il a agi à l'intérieur de son mandat? Et est-ce qu'on est prêts à le supporter dans ce... Et il s'est posé la question, comme contrôleur routier, par sa fraternité, et ils ont soumis cette requête-là à la société.

La société a regardé avec son contentieux les lois, en est venue à la conclusion qu'il y avait une ambiguïté et que ce n'était peut-être pas si clair qu'on pensait. Donc, à ce moment-là, elle a émis une réserve, et le président qui était en fonction avec le vice-président du contrôle routier de l'époque ont pris une décision que je considère sage, de dire: On est mieux de suspendre l'application de l'interception du véhicule de promenade pour être sûrs que nos contrôleurs routiers agissent à l'intérieur de leur mandat, et c'est de là qu'est venue, si vous voulez, l'interdiction — c'était une prudence — sur un us et coutume. C'est que nos contrôleurs routiers l'appliquaient, la mesure, intervenaient à l'usage, l'avaient fait sur différentes juridictions, autant lorsqu'ils étaient à la Sûreté du Québec, autant lorsqu'ils étaient au ministère des Transports,

autant où ils étaient avec la Société d'assurance automobile. Mais, dans leur examen de leurs pouvoirs, on posait la question à savoir: Est-ce que j'ai réellement le droit d'intervenir? Et, si jamais ça tournait mal, est-ce que je vais être supporté par toute l'organisation? Et, à ce moment-là, on a trouvé que leurs interrogations étaient fondées et on a suspendu l'application.

Mme Leblanc: D'accord, sauf que...

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

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Écoutez, ça, je comprends que... Bon. Mais vous ne pouvez pas me dire, là, où est-ce qu'on cherche actuellement ou... Sinon, écoutez, ça peut aller un peu plus tard aussi, on peut revenir.

M. Harbour (John): Me Gélinas, qui est le vice-président aux affaires juridiques et corporatives de la société, va vous répondre, là, dans le jargon juridique, madame.

Le Président (M. Bergman): Me Gélinas, si vous pouvez vous identifier, et votre position.

● (15 h 10) ●

M. Gélinas (Claude): Oui. Me Claude Gélinas, vice-président, Affaires juridiques et Secrétariat général à la Société de l'assurance automobile. Effectivement, c'était une question d'interprétation à cause de la façon dont le code a été écrit, en particulier au niveau des titres qui étaient inscrits dans le code au niveau du transport des biens et des personnes. Et, suite à l'opinion juridique, il y avait un doute qui avait été émis au niveau de l'interprétation qui pouvait être faite, du fait qu'on limitait les pouvoirs du contrôleur routier, en bonne partie à cause de la façon dont le code était écrit, au transport de ce qu'on appelle les véhicules lourds. Et il y avait une question qui se posait sur la pertinence des véhicules de promenade.

Ça, ce problème-là, a été corrigé en bonne partie par le projet de loi n° 55 au niveau de la façon dont le code est écrit. Comme vous savez, au niveau du projet de loi n° 55, on a repris l'ensemble des dispositions dans le code au niveau du titre. Je pense que c'est le titre VIII.1 qui concernait les pouvoirs des contrôleurs routiers, et ça, on a éclairci cette partie-là du problème. Là, il reste à savoir maintenant, au niveau de véhicules de promenade, suite aux travaux du comité en question, exactement qu'elle va être la portée de ces pouvoirs-là à l'avenir.

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

Frais de déplacement et de séjour

M. Ferland: Merci, M. le Président. M. Harbour, M. Rémillard, ma première question, je voudrais aborder la... mais plutôt, en début, vous entendre concernant les frais de déplacement pour soins médicaux remboursés par la SAAQ. Il est mentionné que, bon, la SAAQ rembourse les frais de déplacement selon les mêmes principes que la CSST. J'ai pris connaissance, là, des tarifs de remboursement au kilométrage pour les véhicules, mais j'aimerais vous entendre sur la politique globale des frais de

déplacement. Même au-delà des remboursements de kilométrage, est-ce que la politique prévoit des remboursements de coûts de repas, d'hébergement s'il y a lieu d'avoir de l'hébergement? J'aimerais vous entendre là-dessus.

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

M. Harbour (John): Oui. J'aimerais que...

M. Ferland: ...mentionnez que vos déplacements, c'est selon le même principe que la CSST.

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

M. Harbour (John): On parle bien de l'indemnisation de la personne et non pas des fonctionnaires à l'emploi de la société?

M. Ferland: De la personne.

M. Harbour (John): De la personne. Pour ce qui est du kilométrage, les remboursements des frais de kilométrage pour le déplacement des personnes, le taux est établi en fonction du CAA-Québec, à savoir que ce n'est pas le taux de la propriété d'un véhicule. Vous savez qu'on peut aller jusqu'à 0,40 \$ et plus lorsque vous utilisez votre véhicule pour un employeur ou que je demande tellement de millage que vous devez avoir un véhicule particulier.

Mais il y a un taux pour l'usage du véhicule. Ça rembourse l'essence, l'usure des pneus, les dépenses variables du véhicule, parce que c'est purement accidentel, si vous voulez, que le véhicule soit utilisé. Or, la couverture que l'on donne actuellement n'avait pas été révisée depuis de nombreuses années. Et, chez nous, on remboursait ces dépenses-là à 0,125 \$ le kilomètre. Or, nous avons demandé une révision du tarif. Il faut y aller par décret pour réviser le tarif administratif, pour l'établir à 0,145 \$ du kilomètre, ce qui est une augmentation de 16 % sur le remboursement aux assurés.

Alors, si on se compare à la CSST, elle a 0,145 \$ de remboursement. Pour les fonctionnaires provinciaux sans autorisation, qu'on appelle, c'est-à-dire sans obligation de fournir dans le... et c'est 0,145 \$ aussi, le MSSS, c'est le ministère... c'est les services de santé, c'est 0,145 \$; la Régie des rentes, c'est 0,135 \$. Donc, notre remboursement était à 0,125 \$, il va être monté à 0,145 \$ très prochainement. Je crois que le décret est en processus d'acceptation présentement.

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

M. Ferland: Merci, M. le Président. J'ai ici, devant moi, la majoration toute récente datant du 1er octobre 2008, et on parle bien pour soins médicaux remboursés par la SAAQ, là. Ici, j'ai: ...fait passer les taux de remboursements des déplacements autorisés pour soins médicaux de 0,41 \$ à 0,43 \$ par kilomètre, et là vous me parlez de 0,14 \$. Là, on parle des usagers, là, des accidentés, pas du personnel de la SAAQ. O.K.?

M. Harbour (John): C'est que, lorsqu'il y a un déplacement, qu'on appelle un déplacement dans le cours

normal des affaires, qui est non autorisé, c'est 0,145 \$; lorsque c'est un déplacement autorisé — là, à ce moment-là, préalablement, je vous l'ai demandé et j'ai demandé à la personne de se présenter à tel endroit — là, à ce moment-là, c'est le tarif qui est appliqué dans la fonction publique, 0,41 \$ du kilomètre.

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

M. Ferland: Oui, M. le Président. Toujours dans le domaine des frais de déplacements, quand il y a transport en commun, c'est bien expliqué, bon, ou, s'il n'y en a pas, bien c'est autorisé ou préautorisé par la SAAQ. Dans le cadre de régions et plus spécifiquement de régions éloignées où il n'y a pas de transport en commun, les distances sont énormes, ce que je vous ai demandé tout à l'heure... Là, vous m'avez parlé de dédommagement pour l'utilisation d'un véhicule personnel soit autorisé — et on connaît le remboursement — ou non autorisé. Mais est-ce que votre politique de frais de déplacement couvre d'autres frais?

Je vous donne un exemple: quelqu'un qui doit partir de Chibougamau, ou de Matagami, ou de Havre-Saint-Pierre, bon, qui doit aller rencontrer, à votre demande, un spécialiste à Québec ou à Montréal, bien c'est certain qu'il ne partira pas juste une journée. Donc, je voudrais savoir si la politique est beaucoup plus large que juste le remboursement de frais pour le véhicule.

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

M. Harbour (John): M. le Président, je vais demander à la vice-présidente Indemnisation, de chez nous, du fonds d'assurance, vice-présidente, directrice générale du fonds, de donner, si vous voulez, nos pratiques en termes de remboursement de repas, soit par per diem... ou de transport en commun pour le rapatriement des personnes dans des milieux éloignés.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, M. le Président, Nathalie Tremblay, vice-présidente, directrice générale du Fonds d'assurance automobile.

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, à l'égard d'un accidenté de la route qui habiterait en région éloignée et qui devrait se déplacer soit pour subir un examen médical ou autres à la demande de la société, il est clair que l'ensemble des frais qui sont encourus par les personnes accidentées sont remboursés. Alors, on parle ici de leurs déplacements en voiture. Ou encore il y a des gens qui viennent en covoiturage parce qu'ils ne sont pas en mesure de conduire leur véhicule, mais ils se font conduire par quelqu'un de leur famille, par exemple. Alors, les frais de déplacement occasionnés par le véhicule vont être remboursés, les frais de repas et de la personne accidentée et de la personne qui l'accompagne à ce moment-là vont être remboursés, et les frais de séjour de l'accidenté et de la personne qui l'accompagne vont aussi être remboursés selon des tarifs, là, qui sont préétablis, dont je n'ai pas le détail en main actuellement de chacun des montants qui est remboursé, mais le principe est que l'ensemble des frais de déplacement de la personne

accidentée ainsi que de la personne qui l'accompagne — parce que, dans certains cas, ça arrive qu'ils sont accompagnés de quelqu'un — sont couverts par la couverture de l'assurance actuellement.

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

M. Ferland: Merci, M. le Président. Et, j'imagine, ça couvre également... Dans certains cas, ça peut être l'utilisation... le seul moyen de transport peut être l'avion. Est-ce que c'est remboursé également? Et, si la personne doit être accompagnée, parce qu'elle est dans un endroit, là... ou... c'est le seul moyen d'aller à Montréal ou venir ici, à Québec, pour voir un spécialiste, j'imagine que ça comprend ça également?

Mme Tremblay (Nathalie): Exact. Ce qui est le principe derrière, c'est que l'ensemble des coûts encourus pour le déplacement de la personne et ainsi que le moyen de transport qu'elle doit prendre qui correspond à sa condition et dont elle a besoin pour se déplacer sont couverts et sont remboursés à ce moment-là.

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

M. Ferland: Merci. Est-ce que, dans des cas où c'est un billet d'avion où les distances énormes... donc ça représente des sommes quand même assez substantielles pour la personne, donc elle doit payer, est-ce qu'elle, la personne, peut recevoir, à sa demande, une avance de la SAAQ pour absorber une partie de ses coûts? Parce que, quand on parle d'un billet d'avion, chez nous, je vous le dis, Chibougamau-Québec, c'est 2 000 \$, le billet d'avion.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, c'est certain que le transport par avion, ce n'est pas la majorité de nos accidentés de la route qui peuvent utiliser ce moyen de transport là.

M. Ferland: ...

● (15 h 20) ●

Mme Tremblay (Nathalie): Parce que je ne vous répondrai pas de façon générale, ce qu'on fait à ce moment-là, c'est qu'on regarde vraiment la situation de la personne et on prend les moyens nécessaires pour s'assurer que cette personne-là ne se retrouve pas en difficulté financière ou à problème à l'égard d'un billet d'avion, par exemple, qui peut représenter des sommes importantes. Donc, c'est vraiment de l'analyse cas par cas de la situation du client. Mais on s'arrange pour ne pas mettre la personne accidentée dans des difficultés financières, là, dû, par exemple, à un coût qui pourrait être élevé.

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

M. Ferland: Merci. Donc, à la demande de l'accidenté, la politique prévoit ces choses-là. Je parle de l'avion. Ça peut être aussi par la route parce que souvent des distances énormes à parcourir, donc les coûts d'essence, assumer les coûts d'hébergement, les coûts de repas, ça

peut représenter quand même plusieurs centaines de dollars, à ce moment-là.

Mme Tremblay (Nathalie): Nos pratiques prévoient qu'on peut procéder par avance de fonds à ce moment-là dans certains cas particuliers. Comme je vous dis, ce n'est pas dans tous les cas. On fait vraiment l'analyse du cas de la personne, et, dans certains cas, on peut même procéder par avance de fonds pour ne pas créer de difficultés financières auprès de la personne accidentée.

M. Ferland: Et les personnes accidentées ont toute l'information nécessaire à ce niveau-là si elles veulent se prévaloir de ces choses-là? Je vous pose la question, parce que ça m'est arrivé à l'occasion, à mon bureau de comté, ou même de d'autres collègues dans des régions éloignées, où des gens s'étaient plaints, mais ils n'avaient pas l'information. Des fois, ce n'est pas tout le monde qui prennent le temps... ou des fois un document... ou la lecture, surtout quand c'est des personnes, je ne sais pas, peut-être plus âgées, ou peu importe, où, pour toutes sortes de raisons, n'ont pas accès ou ne prennent pas le temps... Donc, c'est important que quelqu'un de votre organisation les informe soit verbalement ou par écrit.

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

M. Harbour (John): Pour chaque dossier d'indemnisation, il y a un agent d'indemnisation qui est attiré à la personne. Or, cet agent-là est en mesure d'informer le client pour une situation particulière, et lui dire ses droits, et qu'est-ce qu'on va rembourser, de la manière... et d'adapter le système. Or, vous savez qu'on couvre même le rapatriement en cas de blessures graves à l'extérieur du Canada. Ça nous coûte quelques millions par année. Et souvent des fois on peut même les rapatrier par avion spécial pour pouvoir les faire traiter sur le territoire, ici, donc le système de rapatriement...

Donc, c'est l'agent d'indemnisation qui adapte la solution aux besoins. Et on tend actuellement à changer nos processus d'affaires pour changer le moins souvent d'agent d'indemnisation pour qu'il s'établisse une bonne communication entre la personne indemnisée et l'agent d'indemnisation qui, lui, a à appliquer tous ces barèmes-là. On s'excuse, on n'est pas agent d'indemnisation de métier, mais ils adaptent des choses pour des besoins particuliers, et on sait souvent qu'en région les besoins peuvent être bien différents qu'en ville.

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

M. Ferland: Oui, M. le Président. Et souvent, quand vous parlez d'agent, effectivement vous avez raison, mais, dans certaines régions, l'agent est à 400 km, des fois, c'est compliqué. Et je vous donnais l'exemple tout à l'heure d'une personne... des fois, ça devient un fardeau en plus d'avoir subi des blessures, des pertes d'autonomie, ou ainsi de suite, elle doit souvent gérer cette chose-là elle-même. Et, moi, je vous dis: Dans le Nord, chez nous, un agent, il n'y en a pas sur place. O.K., vous le savez. Et souvent elle doit faire affaire avec des bureaux dans des régions limitrophes ou même souvent ici, à Québec. Bon. Et donc c'est s'assurer que ces gens-là

aient le même service, la même information, dans un délai similaire que les autres coins au Québec ou dans les zones plus urbanisées, et ainsi de suite.

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

M. Harbour (John): C'est une préoccupation, je pense que l'agent d'indemnisation, à ce moment-là, s'il n'est pas sur place... Vous avez parfaitement raison. Mais il est rejoignable par téléphone. On peut établir le contact assez facilement. Il y a des obligations de réponse aux appels dans des délais aussi très raisonnables, de manière à ce que la communication entre les deux... Et il faut que la personne indemnisée ne se prive pas de demander à son agent d'indemnisation l'information qui le concerne. Tous nos assurés ont le droit aux mêmes services, peu importe leur localisation au Québec.

Inspection des autobus nolisés et des autobus scolaires

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, le bloc de 20 minutes pour le côté ministériel. Je vais prendre la première question. M. Harbour: Est-ce qu'on a des chiffres pour nous dire combien des autobus nolisés, autobus scolaires, sont sur le réseau routier québécois? Et, deuxièmement, combien de ces autobus ont été vérifiés dans l'année 2007? Par qui? Et combien des constats d'infraction étaient perçus dans les examinations de ces autobus suite aux tragédies qu'on a eues, il y a plus de 10 ans, aux Éboulements?

On sait que, dans l'année 1996, il n'y avait pas beaucoup d'inspections d'autobus. Et on a vu aussi que, dans l'année 2007, il y avait une inspection de 150 autobus dans le Vieux-Québec, et dont quatre ont été retirés temporairement de la circulation. Mais, pour moi, quatre autobus sur 150, c'est vraiment beaucoup. Alors, je me demande: Est-ce qu'on sait combien d'autobus sont sur les routes, sur les réseaux routiers québécois en ce moment?

M. Harbour (John): Je vais demander à mon vice-président, directeur général de Contrôle routier de préparer la réponse. Je peux vous dire que ce qui concerne le transport scolaire, vous savez qu'il n'y a eu aucun décès à l'intérieur d'un autobus de transport scolaire au Québec dans les... je crois que c'est les 12 dernières années, et, sur une base annuelle, à peu près tous les véhicules routiers qui servent au transport des écoliers sont inspectés. Or, ils sont obligés de faire une inspection mécanique et en plus ils sont interceptés, si vous voulez, par des opérations... On en mène, de mémoire, au minimum deux.

Pour ce qui est du système de transport, je me souviens très bien de la journée où on avait fait le travail dans la ville de Québec, où on avait intercepté les véhicules de transport, des autobus, pour faire des inspections. À ce moment-là, c'était de trouver l'endroit approprié pour les faire. Ça fait qu'on envoyait des intercepteurs. On était appuyés par les policiers de la ville de Québec, et là, à ce moment-là, on prenait un autobus en particulier puis on lui disait: Toi, tu vas te présenter maintenant à tel endroit. Je crois que l'inspection se faisait dans la basse-ville, près de nos bureaux. Et, à ce moment-là, le conducteur devait se présenter avec son véhicule, et mes contrôleurs routiers les attendaient

pour vérifier le véhicule pour être sûrs que tout était en ordre et conforme aux directives.

Je dois vous dire que, sur le transport des personnes, les taux d'infraction sont moindres que sur les véhicules de transport de biens. Mais je n'ai pas l'information devant moi. Mais c'est une chose aussi qui, comme vous, m'interpelle, à savoir: Souvent des fois, on fait face à des cas de délinquants, est-ce qu'il y a des délinquants dans le transport de personnes? Beaucoup, beaucoup, beaucoup moins, et c'est très visible. Mais je vais demander à mon vice-président de venir vous donner plus d'informations pertinentes.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a un programme de vérification? Car, si je me fie sur les chiffres que je vois dans un article dans *Le Soleil* de l'année 2007, il y avait à peu près 7 356 autobus nolisés, 9 969 autobus scolaires. Mais, en 2006, il y avait une vérification seulement de 4 200 autobus. Et je ne sais pas si c'est nolisé ou scolaire.

Mais, quand je vois ces chiffres et quand je vois, sur 150 autobus, il y avait quatre qui avaient des infractions, alors je me demande des questions et je me demande si vous avez un programme spécifique pour tous les autobus. Et je me demande aussi, ceux qui viennent des États-Unis et d'autres provinces canadiennes, est-ce qu'ils doivent présenter un certificat en entrant dans la province pour indiquer qu'ils ont eu une inspection récente, sinon... ou si on prend des chances avec ceux qui rentrent s'ils n'avaient pas une inspection. Mais le sujet m'intéresse.

M. Harbour (John): Je vois que Contrôle routier est en train de sortir l'information que vous demandez plus précisément. Si vous voulez, je vais attendre quelques minutes pour vous donner... Par contre...

Le Président (M. Bergman): On va aller à une autre question et...

M. Harbour (John): Oui. Mais, juste pour tout de suite, je peux vous dire que, quand on inspecte un véhicule de transport de personnes par Contrôle routier, c'est fait selon les normes nord-américaines CVSA, qu'on appelle. Donc, la vérification qui est faite par mes contrôleurs routiers au Québec est valable même à l'extérieur du Québec. Ça fait que, si l'autobus a à se déplacer et veut aller du côté américain... Il va se faire intercepter par un contrôleur routier, supposons, américain ou la personne autorisée à le faire, et, lorsqu'il voit le «sticker» — excusez le terme anglophone, là — mais, lorsqu'il voit l'évidence que le travail a été fait par un contrôleur routier du Québec, le travail est accepté comme tel. Or, la vérification est très minutieuse et très complète.

Mais, pour ce qui est du nombre, et de la façon... et qu'est-ce qu'on a comme instructions pour préserver la flotte d'autobus transportant des personnes au Québec, vous allez avoir la réponse, M. le Président, dans quelques minutes.

Le Président (M. Bergman): Et ceux qui viennent au Québec des États-Unis, je présume qu'on se fie sur leurs programmes hors Québec.

● (15 h 30) ●

M. Harbour (John): Oui. La norme CVSA veut dire que l'application de la vérification se fait de la même façon au Québec qu'elle se fait dans des États américains. Or, quand il est reçu chez nous, et qu'on l'intercepte, et qu'il a la vérification sur les normes américaines, qui sont les mêmes que les nôtres, on accepte cette vérification-là; et la même chose pour le côté américain. C'est réellement pour assurer une fluidité, si vous voulez, du transport entre les provinces et les États qu'on a ces normes-là qui sont au même diapason, pour assurer que nos véhicules sont aussi bien acceptés du côté américain que les véhicules américains sont acceptés du côté québécois ou canadien.

Le Président (M. Bergman): Mais je me demande, quand ils entrent au Québec, est-ce que... On n'a pas une douane entre Québec et Ontario, mais, s'ils rentrent des États-Unis, est-ce qu'ils doivent présenter leur «sticker» pour montrer qu'il y a eu une inspection ou est-ce qu'ils entrent sans vérification?

M. Harbour (John): Non, c'est que, lorsqu'ils sont sur route et qu'on a un poste de contrôle routier, on peut leur demander de passer par le poste de contrôle routier, et là il y a inspection; ou on peut faire une interception sur route, et on a le droit de faire une interception sur les routes du Québec que ce soit un véhicule immatriculé au Québec ou un véhicule immatriculé ailleurs qu'au Québec. Alors, si on intercepte un autobus qui a une plaque d'immatriculation de l'État de New York, on est parfaitement légitimes, sur le territoire du Québec, de faire l'inspection du véhicule. Mais, lorsqu'on voit que l'inspection a été faite selon les normes CVSA dans l'État de New York, à ce moment-là, et que c'est récent, à ce moment-là la vérification est beaucoup plus rapide et beaucoup plus légère que si ce n'est pas le cas. Et les mêmes règles qu'on applique à l'autobus américain sont appliquées à l'autobus québécois ou canadien qui se dirige dans l'État de New York.

Coussins gonflables reconstitués ou recyclés

Le Président (M. Bergman): Je vais attendre pour la réponse à la balance des questions. Et j'ai une autre question sur la question des coussins gonflables. On sait que l'Assemblée nationale, en 2002, a adopté une loi interdisant l'installation, la vente, la location ou la mise à la disposition des sacs gonflables, mais que vous avez autorisé un programme, un projet pilote, en 2007. Est-ce qu'on peut avoir de l'information sur ce projet pilote et où vous êtes sur le projet pilote à ce moment?

M. Harbour (John): Tout le monde va se souvenir, si vous voulez, de l'épisode des coussins gonflables, qu'on avait baptisé sur le nom d'un commerce qui recyclait ces coussins gonflables là à Québec, qui était une entreprise qui portait le nom de Demers. Donc, suite à ces coussins-là, qui étaient reconstruits, si vous voulez, et les explosions étaient, à ce moment-là, mal faites, et la programmation des coussins gonflables pouvait être nuisible et était nuisible en cas d'accident pour la personne qui l'avait, nous avons interdit... l'Assemblée nationale a appuyé là-dedans pour interdire la reconstruction, ou les modifications, ou l'adaptation des coussins gonflables.

Par contre, à l'usure, on s'est rendu compte que certains manufacturiers sortaient des coussins gonflables qui étaient programmables par le concessionnaire. Donc, on s'est assurés que la programmation était conforme aux directives du manufacturier qui s'appliquaient réellement à leur...

Présentement, on est en projet pilote pour étudier d'autres façons de faire. Si vous voulez, je demanderais à ma vice-présidente à la sécurité routière de venir vous parler un peu comment le projet pilote maintenant va se faire avec... je crois que c'est l'Université Laval qui est dans le dossier, pour s'assurer qu'il n'y ait pas dérive sur les coussins gonflables. Et, après le projet pilote, là, nous serons en mesure de dire si l'adaptation des coussins peut être étendue, si vous voulez, à d'autres organisations.

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

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la Société d'assurance automobile.

Alors, en complément d'information à ce que mon président a mentionné, effectivement il y a deux éléments, si on veut, entourant la question des coussins: il y a la reprogrammation du module électronique — et effectivement, là, il y a un ingénieur de l'Université Laval qui avait été associé pour reconnaître certains processus — et il y a le recyclage des coussins gonflables. Et je pense que votre question portait davantage sur le recyclage comme tel des coussins gonflables. Parce que, comme le président l'a mentionné, au moment de l'interdiction par l'Assemblée nationale, c'est vraiment en totalité et la reconstruction et le recyclage qui ont été interdits au Québec. Or, le recyclage a cours dans les autres provinces, il est permis. Quand on parle de recyclage, on parle vraiment de réutilisation d'un coussin qui ne s'est pas déployé.

Et là-dessus, pour rappeler l'historique aux gens moins familiers peut-être, lorsque ça s'est produit au Québec, par la suite on a fait un comité de travail avec nos homologues à l'échelle canadienne. Et on a convenu que, pour l'utilisation d'un coussin gonflable recyclé, il fallait vraiment qu'il y ait des ingrédients qui soient respectés: alors, à titre d'exemple, il faut s'assurer que le coussin n'a jamais été submergé, auquel cas il ne serait plus bon; il faut qu'il soit transporté selon les règles de l'art aussi, parce que c'est une matière dangereuse qu'il contient, c'est considéré comme tel; enfin, il ne faut pas qu'il y ait, là, en anglais, ils disent «mismatch», là. Mais, bien simplement, c'est que, dans le processus de fabrication d'une auto, à titre d'exemple, la Honda, quatre portes, rouge, tel modèle, le premier six mois de l'année n'est pas nécessairement identique à la Honda produite dans le deuxième semestre, dans le deuxième six mois de l'année, et le coussin gonflable, donc, doit pouvoir vraiment être le bon. Et enfin, en cas de rappel par le manufacturier d'origine, bien il faut pouvoir retracer le coussin s'il a été placé ailleurs.

Moralité de cette histoire, nous avons fait un comité de travail avec l'ARPAC, l'Association des recycleurs de pièces automobiles, qui a elle-même engagé un ingénieur, qui est le Pr Gou. Alors là, ce qui a été fait jusqu'à présent, c'est vraiment convenir des façons de procéder aux différentes étapes: comment on s'assure que le coussin, c'est vraiment le bon modèle à poser dans telle

auto; comment on s'assure éventuellement, en cas de rappel, quel serait le mécanisme pour être capables de retracer le coussin qui finalement n'est plus dans le véhicule a d'origine, mais il a été posé dans le véhicule c.

Et en ce moment nous devons avoir une autre rencontre, à la fin du mois, avec l'ARPAC. La balle est un petit peu dans leur camp, il restait certains éléments d'information à fournir de leur part. Et il n'y a pas eu encore comme tel un projet pilote. Ce qui a été fait, là, au cours des deux, trois dernières années, et ce n'était pas vraiment très simple, c'était vraiment de trouver, sur papier, si on veut, là, mais pratique, là, possible, quel serait le processus pour assurer le transport de façon sécuritaire, à quels outils on peut référer le cas échéant, outils toujours à jour, facilement accessibles, s'assurer que le coussin de tel modèle, c'est bien celui qui va dans telle auto, quel processus serait suivi pour le rappel, etc.

Et, quand tous les ingrédients seront finis — et normalement ça devrait être d'ici quelques mois — on va faire un processus contrôlé, toujours sous forme de projet pilote, pour assurer, là, la réutilisation de coussins comme telle, et on va faire par la suite, là, des vérifications pour voir, le coussin, vraiment, est-ce qu'il est bon, est-ce qu'un coussin pas bon n'a pas été détecté — il avait été submergé, il y avait des traces de sel, ça n'a pas été vu, etc. C'est là où on en est.

Alors, compte tenu de l'expérience qu'on avait vécue au Québec, naturellement, compte tenu du fait que l'Assemblée nationale avait décidé d'une interdiction, on a travaillé vraiment très sérieusement. On comprenait aussi, par contre, qu'il y avait vraiment des dimensions économiques importantes et pour l'industrie et pour les consommateurs. Alors, la société a mis l'épaule à la roue aussi pour essayer de trouver une façon de faire sécuritaire pour assurer la réutilisation d'un coussin.

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

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

Le Président (M. Bergman): 6 min 30 s.

M. Ouimet: Comment?

Le Président (M. Bergman): 6 min 30 s.

Examen de conduite (suite)

M. Ouimet: Est-ce qu'ils ont l'information sur la question d'un peu plus tôt soulevée sur les permis de conduire?

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

M. Harbour (John): Oui. Pour...

M. Ouimet: Je pensais que le temps était épuisé, M. le Président, mais pas de problème. Ça va.

M. Harbour (John): Les examens pratiques pour les permis de conduire, les examens en centres de services, pour les motos sur route, le taux d'échec est de 11,6 %,

alors que, pour les véhicules de promenade, le taux d'échec est de 35 %. Avant 1997, ce n'est pas disponible comme information. Ils peuvent faire une recherche, puis, demain, possiblement qu'on pourrait avoir des informations antérieures. Mais présentement on ne l'a pas sur place, ici.

Inspection des autobus nolisés et des autobus scolaires (suite)

Pour ce qui est des autobus, on me signale qu'il y a des autobus qu'on dit réguliers, il y en a 7 454, il y a 10 023 autobus scolaires. On a vérifié, en 2007, 930 mouvements d'autobus réguliers et 219 mouvements de «coach», qu'on appelle, c'est les plus petits autobus, pour 1 149 interceptions.

Les obligations que les autobus ont, ils doivent procéder à une inspection, deux inspections, par année, obligatoires. Vous savez que la société mandate, accrédite des entreprises qui peuvent faire l'inspection mécanique des véhicules. Alors, chacun des véhicules, lorsqu'on intercepte un autobus sur route, on doit être en mesure de voir l'inspection qui a été faite, et ils sont obligés à deux inspections par année ou avoir un programme...

● (15 h 40) ●

Le Président (M. Bergman): C'est-à-dire une par six mois?

M. Harbour (John): Une par six mois sur les véhicules de transport public, d'autobus. Et, lorsqu'on intercepte l'autobus, il faut absolument voir le papier d'inspection. Et, à ce moment-là, on sait que c'est un agent autorisé par la société qui a fait l'inspection. Et, à ce moment-là, on procède à l'inspection de l'autobus en question.

Le nombre d'infractions dans cette matière, on n'en a pas avec nous. Par contre, on a une information, ici, pour des enquêtes de conformité faites en 2004 sur les autobus scolaires au Québec. On a procédé à... Des véhicules vérifiés, il y en a eu 1 009: conformes sans restriction, 60 %... 59,9 %; avec une défektivité majeure — ça, habituellement, ça nécessite, sur place, une réparation de — quand c'est majeur, ça ne peut pas perdurer, 3,2 %; et 36,9 % des problèmes mineurs, à ce moment-là, bien, ils ont une infraction et ils doivent procéder à l'ajustement et revenir faire vérifier le véhicule avec des corrections mineures. Mais la correction mineure, si vous voulez, n'empêche pas la circulation de l'autobus sur les routes du Québec. Donc, sur les actions prises par Contrôle routier du Québec sur les autobus scolaires, c'est 3,2 %, M. le Président, qui ont été interceptés avec une défektivité majeure au moment de l'inspection.

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

Examen de conduite (suite)

M. Ouimet: Pour terminer sur les cours de conduite, le taux d'échec de 35 % pour les véhicules de promenade, 11 % pour les motos, ça, c'est en ce qui concerne l'examen pratique. L'examen théorique, avez-vous les chiffres?

M. Harbour (John): L'examen théorique, le taux est à peu près équivalent à 31,1 % dans la moto et 32,5 % dans le véhicule de promenade.

M. Ouimet: 32,5 % pour les véhicules de promenade. O.K. Parce que tantôt, dans vos explications pour expliquer les délais encourus à la SAAQ, c'est attribuable à la fois à l'échec de l'examen théorique et à l'échec de l'examen pratique. C'est ça?

M. Harbour (John): Et les retards qu'on éprouve durant la période estivale et du printemps touchent principalement les examens pratiques, parce que c'est un problème... à peu près 20 minutes par examen pour un véhicule de promenade, alors que le théorique est fait en salle cours, si vous voulez.

Juste pour vous montrer l'ampleur du travail par contre, il faut travailler, je pense, dans une vingtaine de langues, lors des examens, avec des traducteurs, etc. Parce que, dans la grande région de Montréal, là où on vit le plus de problèmes, il faut s'adapter aussi. Et une personne, dans les trois premières années de son arrivée au Québec, peut avoir l'examen à sa demande dans sa langue d'origine, en autant que faire se peut, pour l'examen théorique.

M. Ouimet: Et c'est prévu dans le Code sur la sécurité routière?

M. Harbour (John): C'est prévu dans les normes de services de la société où, dans les trois premières années de son arrivée, si la personne, je ne sais pas, moi, est grecque, on peut lui faire passer son examen en grec. Ils ont le même examen que tout le monde, et, à ce moment-là, doivent répondre, et la question est posée par un interprète. L'interprète est caché derrière des... J'ai été voir comment on pouvait travailler pour passer des examens théoriques, c'est un petit peu particulier. Mais, passé trois ans, à ce moment-là, il faut qu'ils le fassent en français ou en anglais, selon les langues officielles, là, de services aux citoyens. Mais, dans les trois premières années de son arrivée, il faut lui permettre de travailler dans sa langue d'origine.

M. Ouimet: Et une question, parce que ça pique ma curiosité — honnêtement, je n'étais pas au courant de cette donnée-là: Les budgets attribués pour soit les interprètes ou les traducteurs, c'est à peu près de combien pour la SAAQ?

M. Harbour (John): Je ne pourrais pas vous dire les budgets attribués, là. Tu sais, ça dépend des centres de services. Il y a des centres de services qui n'en ont pas besoin. J'imagine qu'aux Îles-de-la-Madeleine Marius Petitpas n'a pas engagé de traducteur pour passer ses examens. À Montréal, je n'ai pas la connotation. Je ne sais pas si je peux avoir l'information?

(Consultation)

M. Harbour (John): O.K. Tu sais, on me dit que c'est payé par le client, c'est pour ça que ça n'affecte pas nos budgets. C'est que, lorsqu'ils s'inscrivent, on regroupe les personnes, et c'est le client qui paie le coût du traducteur pour la traduction, mais on ne peut pas accepter le traducteur après trois ans de résidence au Québec.

M. Ouimet: O.K. Bien, merci.

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

Travail des contrôleurs routiers (suite)

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Un peu plus tôt, on a parlé de l'avis juridique, on en a discuté. Est-ce qu'il est possible, M. le Président, d'avoir une copie de cet avis-là? Excusez, M. le Président, est-ce qu'il est possible... Tantôt, on a discuté de l'avis juridique de 2004. Est-ce qu'il est possible, à la commission, d'avoir copie de cet avis-là?

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'on peut l'avoir, M. Harbour?

M. Harbour (John): Il n'y a aucun problème. Nous ne l'avons pas présentement avec nous, mais, demain, on va vous le déposer avec grand plaisir.

Le Président (M. Bergman): Merci.

Mme Leblanc: Ça va.

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

Mme Leblanc: Merci. Écoutez, à la fin 2006, vous aviez conclu une entente avec M. Louis Dionne, le sous-ministre, pour désigner les contrôleurs routiers, les agents spéciaux. Et, bon, ils pouvaient, à ce moment-là, émettre des contraventions aux conducteurs de véhicules de promenade. Et, bon, on sait que cette entente-là a été annulée par le ministre de la Sécurité publique. Est-ce que vous pouvez nous donner, peut-être derrière ça, là, derrière cette entente-là, quelle était votre philosophie d'arriver à l'entente avec le ministère?

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

M. Harbour (John): De mémoire — on pourrait vous donner une copie de l'entente — l'entente n'adressait pas que les véhicules de promenade. Donc, ça fait que l'entente prévoyait différents éclaircissements sur les pouvoirs des contrôleurs routiers. Et donc la majorité de l'entente, après, est demeurée. Elle a été modifiée par le sous-ministre et moi-même pour éliminer, si vous voulez, ce qui regardait le véhicule de promenade. C'est la seule modification qui a été faite à l'entente. Et maintenant, à cette heure, le ministre des Transports a mandaté le sous-ministre des Transports, qui doit regarder les problématiques là-dessus, et on va faire rapport avant la fin de l'année. Mais l'entente de 2006 n'a été modifiée que pour les véhicules de promenade, à ma connaissance.

Mme Leblanc: Est-ce qu'il est possible...

Le Président (M. Bergman): Mme la...

Mme Leblanc: Oui, excusez, M. le Président. Est-ce qu'il est possible d'obtenir l'entente?

Le Président (M. Bergman): Est-ce que vous pouvez vous entendre avec le secrétaire de la commission, s'il vous plaît?

M. Harbour (John): On peut vous fournir l'entente originale qu'on avait signée et l'entente modifiée qui avait été faite, et vous verrez la différence entre les deux. Demain, en même temps que l'autre document, on vous donnera cette entente-là avec plaisir.

Le Président (M. Bergman): Si vous pouvez faire le dépôt avec le secrétaire de la commission, qui va faire la distribution aux membres de la commission.

M. Harbour (John): Excusez-moi, je n'ai pas...

Le Président (M. Bergman): Si vous pouvez déposer l'entente avec le secrétaire de la commission, qui pourra distribuer l'entente aux membres de la commission.

M. Harbour (John): Parfait.

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

Mme Leblanc: Écoutez, tantôt, vous disiez, je pense que c'est lorsqu'on parlait de photoradars où on ne pouvait pas mettre peut-être un policier à chaque kilomètre, est-ce que par contre... Le fait d'avoir quand même 350 contrôleurs routiers, qui n'est quand même pas rien — et vous l'avez mentionné vous-même, c'est à travers le Québec, c'est un peu partout — est-ce que vous pensez quand même que ça améliorerait ou, à toutes fins pratiques, là, ça aurait quand même un incitatif qui ne serait pas négligeable concernant, bon, la sécurité sur nos routes?

● (15 h 50) ●

M. Harbour (John): Tout geste qui peut être fait en matière de sécurité routière, je crois qu'il est important. Donc, il faut regarder ça dans un ensemble élargi, et on n'est absolument pas contre le fait de pouvoir, tu sais... Mais, le pouvoir sur les véhicules de promenade, je vous mentionnerais que c'est un pouvoir accessoire. Lorsque nos contrôleurs routiers avaient le droit ou la permission de l'appliquer, on parlait de 200 contraventions par année sur quelque chose comme 920 000 contraventions avec points d'inaptitude qui ont été émises. On peut voir que l'ampleur est très minime et ne remplacerait même pas le travail d'un policier au Québec, même s'ils avaient le...

La seule chose qu'on veut clarifier, si c'est possible et si on peut en arriver à un compromis, c'est de dire que le contrôleur routier, lorsqu'il a à intervenir, ça se fait très rapidement. Il n'a pas le temps, si vous voulez, de commencer à se poser des questions à savoir: Est-ce que je peux ou je ne peux pas? Parce que c'est des cas extrêmes, là, ce n'est pas... Et c'est dans cette nature-là qu'on veut clarifier pour être sûrs que, dans son esprit, ce soit clair qu'il peut intervenir dans telle situation et qu'il va être supporté à tous égards par l'organisation et par les lois qui le régissent. Et c'est tout simplement ce qu'il faut regarder. Donc, ce sera regardé par les membres qui sont mandatés pour le faire, puis, à ce moment-là, il y aura un rapport ici avant la fin de l'année.

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

M. Schneeberger: Oui. Bonjour. Bon. M. Harbour, tantôt on a discuté concernant les contrôleurs routiers.

Et vous nous disiez que généralement un contrôleur routier faisait un très bon travail, il avait une très bonne formation. Selon un article qui a paru dans les médias, M. Dagenais, qui est le président de l'Association des policières et policiers, mentionne «que les contrôleurs routiers n'ont pas la formation adéquate pour intervenir auprès des automobilistes».

Si nos contrôleurs routiers ont la formation adéquate pour arrêter un conducteur ou une conductrice de camion lourd de 75 pieds de long et 80 000 livres et plus, pourquoi, à ce moment-là, ils n'auraient pas la capacité d'arrêter peut-être le même conducteur ou conductrice à bord de sa voiture qui mesure 15 pieds et moins de 3 000 livres? Je veux dire, s'il a commis une infraction due à la vitesse peut-être sur l'autoroute, je voudrais peut-être que vous m'expliquiez c'est quoi, la différence. Moi, je ne la vois pas.

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

M. Harbour (John): M. le Président, c'est que, un, je ne connais pas M. Dagenais; je le connais de nom, je lis les journaux comme tout le monde. Je ne sais pas si ce serait impoli envers la commission de mentionner que je ne voudrais pas seul, ici, aujourd'hui, faire le débat du travail qui doit être fait et qui a été délégué par cette commission à M. Denys Jean. Je me sens un petit peu, si vous voulez, mal pris, et je manque de vocabulaire pour être respectueux envers les partenaires de la commission.

Vous savez, on a trois valeurs, à la société, qu'on véhicule constamment, c'est: rigueur, cohérence et respect. Et, par respect, si ce n'est pas vous manquer de politesse, j'aimerais mieux attendre que le travail et que les rencontres aient lieu avec tous ces intervenants-là, et de ne pas prendre, si vous voulez, un article de journal ou une déclaration publique hors contexte et d'enchaîner là-dessus. Ça fait que, si c'était possible, pas parce que je n'ai pas le goût, mais parce que, par respect pour les membres de la commission qui est sous la responsabilité du sous-ministre des Transports et non pas sous ma responsabilité — il m'a invité pour en faire partie — j'aimerais mieux que le débat ait lieu sur cette tribune, dans cette table-là. Et cette table-là s'est engagée, la ministre des Transports s'est engagée à faire rapport à cette commission-là. Ça fait que, M. le Président, si ce n'était pas disgracieux ou si c'était permis, j'aimerais mieux, si vous voulez, attendre de faire rapport avec les autres participants.

Le Président (M. Bergman): Je suis certain, M. Harbour, que les membres de la commission sont d'accord avec moi en disant qu'on doit attendre le rapport de ce groupe. C'est nous-mêmes, cette commission, qui avons demandé... et étions d'accord suite à l'étude du projet de loi n° 55. Alors, peut-être c'est meilleur qu'on attende que ce groupe ait fait son étude, ses discussions et retourne à cette commission parlementaire, à la suite de laquelle on aura la chance pour avoir les discussions en temps et lieu.

Alors, les questions qui ont été faites ce matin étaient, disons, par l'action du débat, mais on était tous d'accord qu'on doit attendre pour le rapport de ce groupe. Et je suis certain que les membres de cette commission sont d'accord. Alors, M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Non, ça, je voulais juste souligner, parce que, nous, on avait pris une entente avec le parti au pouvoir qu'il y aurait des discussions, puis finalement on ne fait pas partie de la table actuellement. Alors, je trouve que, nous... Je pense que, quand on présente quelque chose, j'aimerais ça qu'il soit respecté, puis qu'on a notre mot à dire, parce qu'après ça c'est nous qui avons les responsabilités en avant de nos citoyens. J'avais une autre...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond, la recommandation, mes meilleures connaissances, ça a fait par cette commission parlementaire, et on a donné le mandat à ce groupe, alors il n'y a pas une question d'exclusion; c'est une décision qui a été faite par cette commission parlementaire, dont j'ai l'honneur de présider. Et, à mon avis, tout est en bon ordre et on doit attendre pour le rapport de cette commission. Ce n'est pas une question d'exclusion, c'est une question de construction d'un groupe d'étude qui a été faite en bon ordre. Alors, si vous avez une autre question, alors on est prêts à vous entendre.

M. Schneeberger: Oui. Au niveau des constats d'infraction suite aux surcharges, au niveau des contrôleurs routiers, on constate une augmentation au niveau des constats surtout dans la ville de Montréal ou d'autres municipalités aussi. Je voulais savoir: Est-ce que c'est une augmentation de personnes qui sont en délits ou il y a une augmentation de contrôle de la part des contrôleurs routiers au niveau des surcharges, au niveau de la charge des camions?

M. Harbour (John): Si vous voulez, je vais demander un petit peu d'aide pour répondre d'une manière précise à votre question. Je ne suis pas au courant des infractions données par Contrôle routier Québec. Vous savez que c'est un pouvoir délégué irréversible, alors c'est le contrôleur routier qui émet sa contravention. Donc, ça prend un contrôleur routier pour lui dire: Il y en a plus parce que j'en fais plus, ou il y en a plus parce qu'il y en a plus qui sont délinquants. Je ne pourrais pas vous répondre, ce n'est réellement pas de ma connaissance. Je vais demander à ce qu'on me donne l'information si on l'a. On ne semble pas l'avoir. On va travailler, puis, si on peut vous amener des éclaircissements sur le dossier... Parce qu'une fois que l'infraction est donnée par le contrôleur routier, elle s'en va au ministère de la Justice et est envoyée à la personne. Donc, on n'a pas à interférer, à dire que nos contrôleurs routiers devraient ou ne devraient pas. O.K.? Ça ne relève pas de nous à ce moment-là.

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

M. Schneeberger: Je n'ai pas d'autre question pour l'instant. Je ne sais pas si monsieur...

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

Frais de déplacement et de séjour (suite)

M. Grondin: Merci, M. le Président. Je regarde un article dans *Le Devoir* du 8 mai 2008, ce n'est quand même

pas tellement loin. On nous dit que la SAAQ rembourse, à l'heure actuelle, les accidentés de la route qui ont à se déplacer, à 0,125 \$ du kilomètre, et tous les autres, comme la CSST, eux autres, se sont rajustés, ils sont rendus présentement à 0,40 \$. Est-ce que la SAAQ a fait des démarches pour augmenter cette contribution-là?

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

M. Harbour (John): Oui, on en a parlé tout à l'heure. C'est que, lorsque le déplacement est ce qu'on appelle un déplacement non autorisé, là, à ce moment-là, la rémunération pour la société est à 0,125 \$. Les démarches sont faites présentement pour l'augmenter à 0,145 \$, c'est une augmentation de 16 % sur la tarification.

Lorsque c'est un transport autorisé, O.K., là, à ce moment-là, la rémunération est à 40 quelques cents, donc conforme, si vous voulez, à ce que les autres... Or, la politique des frais de déplacement de la société est semblable à celle de la CSST et des autres intervenants en cette matière, sauf qu'on n'avait pas réajusté le 0,125 \$ et on l'a réajusté depuis. Je ne pourrais pas vous dire qu'il est présentement en vigueur, mais la démarche est entreprise et va être en vigueur très prochainement.

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

Suspension du permis de conduire pour amende impayée

M. Grondin: Dans un autre article de presse, vous savez, les journalistes, ils nous informent, des fois c'est bien, des fois on les aime moins bien, mais, ici, ils disent que la Société de l'assurance automobile veut hausser les contributions d'assurance pour éponger son déficit. Elle laisse rouler 25 000 automobilistes dont le permis de conduire a été suspendu pour défaut de paiement. C'est beaucoup, 25 000.

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

● (16 heures) ●

M. Harbour (John): Donc, c'est réellement, là... On envoie une facturation, on envoie un rappel à la facturation et, après ça, on suspend le droit de conduite ou on suspend l'immatriculation du véhicule. Lorsqu'une personne ne renouvelle pas son immatriculation de véhicule, à ce moment-là on peut présumer qu'il a remis son véhicule. À ce moment-là, si votre véhicule est remis, vous n'avez pas à payer votre immatriculation. Alors, c'est réellement le côté coercitif après ça qui prend le dessus et qui, à ce moment-là, intercepte le véhicule. Et vous pouvez avoir une amende de 300 \$ à 600 \$ pour non-paiement de votre immatriculation, ou vous pouvez même aussi perdre votre véhicule, le véhicule saisi si votre permis de conduire n'est pas valide, donc il y a le côté coercitif qui vient le chercher.

Maintenant, bon an, mal an, combien y a-t-il de personnes qui conduisent sur le réseau routier soit sans permis ou sans immatriculation? On trouve qu'il y en a trop. 25 000 est une estimation, j'imagine, l'estimation vaut peut-être la nôtre, je n'ai pas de chiffre en tête. Mais, quand on vous parlait, ce matin ou en début d'après-midi, du projet pilote avec la Sûreté du Québec qui va être étendu aussi aux autres corps de police dès qu'il va avoir franchi l'étape de projet pilote avec des

reconnaisances de plaques automobiles, c'est réellement pour s'assurer que les droits de circuler et les primes d'assurance sont payés par tous ceux qui doivent payer ces frais-là pour être équitable envers toute la population. Donc, il y a un travail qui va se faire pour baisser la délinquance que vous mentionnez.

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

Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (suite)

M. Grondin: Ces belles petites caméras que vous nous parlez, vous devez avoir un prix. Ça coûte combien ça, d'installer ça, si on décidait de mettre ça sur toutes les autos-patrouilles?

M. Harbour (John): Pour la voiture d'auto-patrouille, le projet pilote, on parlait de 25 000 \$ par véhicule. Une estimation, et là c'est un projet pilote, il y en avait huit, on n'a pas d'économie d'échelle à implanter les appareils ou l'équipement à l'intérieur des véhicules. Je sais qu'une évaluation sommaire au point de vue de la Sûreté du Québec, on parle d'une centaine de véhicules qui seraient nécessaires. Donc, si vous faites l'adéquation, là, 25 000 \$ par véhicule, une centaine de véhicules, on parle de 2,5 millions d'investissement pour amener un contrôle sur le parc automobile.

Vu que le projet pilote n'est pas terminé, nous n'avons pas ouvert le dossier de discussion avec le SPVM à Montréal ou avec le SPVQ ici, à Québec, ou avec l'ADPQ, O.K., qui regroupe tous les autres corps policiers de la province de Québec. Mais très certainement qu'on va travailler avec eux et, à ce moment-là, on va voir quelle est la façon la plus logique, où les économies se font lorsqu'on amène cette équité-là sur le territoire et, à ce moment-là, qui devrait payer. Et, à ce moment-là, je pense que ça interpelle autant l'accès au réseau que le Fonds d'assurance automobile, et, pour les plus-values que ça représente pour les organisations que je dirige, à ce moment-là on va contribuer au déploiement de ces équipements-là toujours dans un principe d'équité, à savoir si tout le monde paie son dû, ceux qui... l'honnête personne va payer, à ce moment-là, d'une façon plus raisonnable.

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

M. Grondin: Mais, à l'heure actuelle, avec votre projet pilote, là, vous avez des tests de faits, vous avez déjà, je pense, des données. Est-ce que vous pensez que ça pourrait se rentabiliser quand même assez rapidement?

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

M. Harbour (John): Si les données du premier mois du projet pilote se confirment, c'est évident que je vais être le premier à recommander le déploiement de ces... 1 600 infractions données par sept véhicules pendant 30 jours, c'est quelque chose de majeur. Et donc c'est évident que, si le projet pilote, dans toutes les régions du Québec, confirme une telle ampleur du problème, à ce moment-là ça devient très avantageux de déployer.

Mais, comme je vous dis maintenant, ça va être déployé à l'intérieur du travail policier. C'est le policier, c'est un outil dans son coffre d'outils. Comment va-t-il l'utiliser? Quand? À quel moment de la saison? Ça, ça demeure de la responsabilité du travail policier, et ça, c'est non-ingérence et non-indifférence. Donc, on va le regarder. Mais, à l'heure actuelle, je peux vous garantir que, si le projet pilote se confirme dans les deux autres mois qui suivent, au Québec, à ce moment-là, ça devient très avantageux de déployer.

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

M. Ferland: Merci, M. le Président. Juste avant de poser ma question, juste poursuivre avec mon collègue, dans quelle région ça a été fait, le projet pilote? Vous parlez, là, où il y a eu 1 600 et quelques... C'est-u la région de Québec, ou la région de Montréal, ou...

M. Harbour (John): M. le Président, je ne sais pas toutes les régions qui ont été visées par la Sûreté du Québec dans le projet pilote, mais, pour avoir parlé avec eux, les exemples qu'ils me donnaient sur les fréquences et les observations qu'ils ont pu créer, c'était plus vers la région de Montréal qu'ils me citaient leurs exemples. Mais ça ne s'est pas limité à Montréal, mais je ne pourrais pas vous dire dans quelles régions ça s'est déployé à ce moment-là.

Délais avec le système judiciaire (suite)

M. Ferland: Merci. Moi, M. le Président, j'aimerais vous... Parce qu'il y a beaucoup de cas de résolutions de problème, des cas où, avec la SAAQ, que ce soit un accidenté ou quelqu'un qui fait l'objet d'une poursuite, qui s'est fait suspendre son permis pour des raisons x et qui fait l'objet d'une poursuite au niveau du système judiciaire... Moi, j'aimerais vous entendre sur la collaboration, le lien, la collaboration entre la SAAQ et le système judiciaire concernant l'acheminement de rapports et les délais. Parce qu'on a beaucoup de cas là qui, au niveau des délais, pour les réponses à ces personnes-là, parce que souvent vous êtes en attente d'un document ou d'une réponse de la part du système judiciaire avant que, vous, vous preniez une décision et donnez une réponse à la personne x là... Quelle est la façon dont vous fonctionnez?

Parce que le ministre de la Justice nous a mentionné, le printemps dernier, qu'il y avait eu des améliorations à ce niveau-là, que les délais étaient beaucoup plus courts, ainsi de suite. Malheureusement, en tout cas, nous, on a beaucoup de cas, d'exemples encore au moment où on se parle et qui nous font croire que, non, cette situation-là ne s'est pas améliorée. Alors, moi, j'aimerais savoir, M. Harbour, quelle est la façon que vous travaillez avec le système judiciaire ou le ministère de la Justice chez vous pour que la clientèle...

Dans des cas, ce n'est pas... Je comprends, il faut s'assurer de tout l'aspect de la sécurité et toutes ces choses-là au niveau de l'individu lui-même et de l'ensemble des citoyens, de la société, mais il y a beaucoup de cas où ça pourrait être beaucoup plus rapide, à notre avis. Et je veux savoir de quelle façon vous collaborez, vous avez une entente ou quoi que ce soit.

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

M. Harbour (John): Oui. La question est d'ampleur. C'est que c'est toute la relation entre le ministère de la Justice, les cours qui condamnent des personnes à des suspensions ou à l'abandon d'un permis de conduire, que ce soit à la Cour du Québec, que ce soit à un moment donné les cours municipales aussi qui peuvent intervenir en cette matière pour des suspensions de permis de conduire ou des amendes ou des... et même au criminel pour certaines infractions où on dit: O.K. d'accord. Tu es condamné pour conduite dangereuse ayant causé des blessures et on t'enlève le permis pendant deux ans. Et, à ce moment-là, on informe la société, la société en tient compte et à ce moment-là applique la sanction qui est émise. Si je comprends bien, c'est dans ce style-là où quelqu'un est condamné au criminel, il y a suspension du permis de conduire pour une période donnée, puis à ce moment-là quelle communication on a avec eux?

M. Ferland: Ça peut être un exemple ou d'autres, ça peut être d'autres choses aussi qui font l'objet d'une suspension du permis ou d'un retrait, ou peu importe, pas juste au niveau de l'ivressomètre ou des choses comme ça. Mais, moi, ce que je veux savoir, c'est le délai entre la prise de décision au niveau du système de justice et le délai qu'on vous informe qu'il y a eu une décision de prise et la réaction de votre côté, l'information acheminée à la personne. Parce qu'il y a des situations où certaines personnes, des cas où, au niveau du système judiciaire, le cas a été étudié, entendu, réglé, mais le délai entre les deux, donc la bureaucratie, le délai entre les deux... et des fois il peut se passer un mois, deux mois ou trois mois. Moi, ce que je veux savoir: Est-ce qu'il y a une entente entre les deux ministères, entre le ministère de la Justice et la SAAQ, pour essayer que ce soit le plus rapide possible, là, si la personne est en droit de récupérer son permis et de reprendre la route puis de conduire et elle fait l'objet d'un délai, là, de façon indue, là, un peu trop long?

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

M. Harbour (John): Je vais peut-être demander à ma vice-présidente de compléter la réponse. Je peux vous dire que, dans le cas entre autres de certaines informations qu'on avait besoin pour les dossiers de conducteurs professionnels, il y a eu des rencontres avec le ministère de la Justice pour accélérer le rapatriement, si vous voulez, de l'information à la société pour en tenir compte dans l'évaluation ou la performance des conducteurs sur route, professionnels. Mais on parle avec — comment s'appelle, pas le Tribunal administratif, mais, Mme Lambert, c'est le...

Mme Lambert (Lise): C'est la Commission des transports.

● (16 h 10) ●

M. Harbour (John): ...la Commission des transports pour être sûrs que les dossiers s'acheminent. Or, on avait eu un problème de communication avec le ministère de la Justice. Je sais que les deux organismes se sont rencontrés. C'était un problème de nature informatique, et on me dit aujourd'hui que le problème a été résolu. Et on s'assure, nous, par après, que l'information rentre d'une façon fluide, si vous voulez, pour l'inclure au dossier le plus rapidement possible. Je ne sais pas si, pour les véhicules de

promenade et pour les condamnations reliées au criminel, il y a d'autres dossiers en suspens avec le ministère de la Justice. Ce serait à mon insu, là, pour l'instant.

M. Ferland: Parce que les chiffres, ici, les rapports que j'ai au niveau d'un délai moyen de transmission d'un dossier au TAQ est de 149 jours, alors que la Loi sur la justice administrative prévoit un délai de 30 jours. Alors, c'est pour ça que, tantôt, la question était large, mais on va se ramener à des vrais chiffres. Alors, comment vous expliquez, M. Harbour, ces délais-là quand on nous dit: Oui, il y a eu des améliorations, et on a encore des délais de 149 jours? Vous comprenez que l'individu est en droit d'avoir un service, là, qui permet soit l'analyse, l'étude de son cas ou la résolution de son cas et l'information dans un délai... et ce n'est pas moi, c'est la loi, là, qui prévoit un délai de 30 jours et alors que la moyenne est de 149 jours.

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

M. Harbour (John): M. le Président, c'est que, ce matin, je mentionnais que les dossiers...

Lorsqu'on indemnise un client, donc on appelle ça le service de première ligne, un agent d'indemnisation, on indemnise, la personne n'est pas satisfaite du quantum ou du règlement qui a eu lieu ou de l'emploi désigné, en tout cas, il peut y avoir différentes zones, ou le montant de la séquelle... à ce moment-là il peut porter son dossier en révision. Donc, on a un département, chez nous, en dedans de 90 jours, le département de révision doit infirmer ou non la décision qui a été prise par les équipes de première instance. On confirme à peu près 70 % des positions prises par la première ligne. Il y a 30... positions, si vous voulez, qui sont amendées par nos équipes de révision.

Une fois que la révision est terminée et que le client n'est toujours pas satisfait, il peut, à ce moment-là, avoir recours au Tribunal administratif du Québec. Dès qu'on est avisés que le Tribunal administratif du Québec est saisi de la cause — je vais dire de François Rémillard qui est avec moi, là — à ce moment-là, il faut, nous, faire une copie du dossier de François Rémillard. On fait le dossier, toutes les pièces justificatives, les rapports de médecins, tout ce qui est dans le dossier qui peut intéresser le tribunal. Assez souvent, c'est un dossier à peu près de plusieurs pouces d'épais de photocopies. Tout est paginé, tout est donné dans un sommaire exécutif, là, le sommaire relatant tous les documents. Et ce dossier-là, la copie physique du dossier est transmise au Tribunal administratif du Québec et transmise à l'assuré.

Or, on était en processus de mécanisation de ce processus de compilation là. Ça fait qu'au lieu de commencer à faire des photocopies, pour ménager les arbres ou autrement, on avait dit: Pour le développement durable, on va faire la transmission de ces dossiers-là d'une façon électronique au tribunal pour éviter la paperasse entre nous. Les délais se sont allongés, parce qu'on a dit: Ça ne sert à rien de mettre une équipe additionnelle alors que ça va être mécanisé et que tout va se régulariser dans les prochains mois. Donc, on a été blâmés de ce délai-là qui était beaucoup trop long, qui était au-delà de 100 jours, 140 jours, comme vous dites, et alors que la loi permettait un délai de 30 jours maximum.

Donc, on a ramené, durant la période d'été, avec des équipes additionnelles... Au 31 août, on avait dit: On va respecter à 100 % le délai de 30 jours avec le Tribunal administratif, et on a confirmé par écrit à tout le monde, O.K., incluant au ministère de la Sécurité publique ou à notre ministre des Transports, qu'au 31 août on respectait à 100 % le délai de 30 jours pour la transmission des dossiers au Tribunal administratif du Québec. J'ai mentionné, ce matin, que, pour la période du 1er septembre au 8 octobre, le délai de transmission d'un dossier, lorsqu'on sait que la personne va au tribunal, a été de huit jours et non plus de 30 jours.

Vous savez, la problématique n'est pas de transférer un dossier physique. Vous allez me dire: Ce n'est pas tout à fait ce qu'il y a de plus difficile. Sauf que ça demande toute une logistique derrière. Et là nous avons programmé la possibilité de transférer ces données-là d'une façon électronique au Tribunal administratif. Actuellement, ce n'est pas en opération, à ce qu'on me dit. On est prêts. Par contre, il faut s'assurer que les protocoles de communication électronique soient en diapason avec la réception au TAQ, au tribunal. Donc, on s'assure que les deux fonctionnent. Et, d'ici une semaine ou deux, tous les dossiers maintenant vont être transmis au tribunal électroniquement. Et faites-vous-en pas, le tribunal attend ça avec beaucoup d'empressement, parce qu'eux, en reprenant le retard, cet été, on a envoyé... quelqu'un me disait du ministère l'autre jour qu'on a envoyé dix-roues plein de papiers pour reprendre nos retards, et c'est malheureusement le cas. Et maintenant, quand vous recevez ça en forme papier, ça demande toute une logistique de réception au TAQ, qui n'a pas non plus du personnel vacant, là, tu sais, pour prendre un accroissement de volume semblable.

Donc, on a promis au TAQ que, s'il était possible, dès qu'on va avoir établi les protocoles de communication pour le transfert des dossiers au TAQ en toute sécurité, nous allons reprendre les dossiers qu'on a transférés pour reprendre notre retard cet été, on va leur retourner sur mode électronique pour soulager le travail que doit faire le TAQ.

Deuxièmement, le tribunal en arrive à dire: Vous savez, on avait un retard au niveau de la révision. Là, on avait un retard au niveau de... Il n'y a plus de retard au niveau de la révision. Il n'y a plus de retard au niveau des transmissions, mais... alors qu'on avait 2 500 dossiers au tribunal touchant la Société de l'assurance automobile, vous ne serez pas surpris si je vous dis qu'on en a au-delà de 8 000 maintenant qui sont en attente au tribunal. Et là, s'il y avait du retard à la révision puis s'il y avait du retard à la transmission, imaginez-vous qu'on va avoir un retard au TAQ.

Le TAQ a mandaté l'Université de Sherbrooke pour faire un programme de formation en conciliation pour être sûrs qu'on peut travailler sans être obligés de réunir la cour au complet et sans commencer à faire des plaidoiries à ne plus finir. Est-ce qu'on pourrait asseoir les personnes et essayer de trouver, là, par conciliation, la solution à leur problème pour accélérer la mise en place de ce processus? Et, fin septembre, début octobre, 85 employés de la société ont été formés dans nos locaux, à nos frais, sur le programme de formation du Tribunal administratif du Québec pour augmenter l'efficacité de nos relations avec le TAQ. J'ai offert personnellement au

TAQ la firme... Je vous parlais tantôt que l'on travaille beaucoup à l'objectif 5.1 sur l'optimisation organisationnelle, on a une firme qui s'est qualifiée chez nous. Et, comme on paie la facture du tribunal au prorata des nombres de dossiers que nous avons, donc on paie pas mal toute la facture du tribunal, je leur ai offert la firme en question sous leur direction, là. Je ne veux pas les diriger d'aucune façon, il faut oublier ça, là, le tribunal... On a dit: Si on peut vous aider et que vous pouvez prendre ça aux frais de la société pour améliorer le service aux citoyens... Là, maintenant, l'objectif est de baisser ce 8 000 dossiers là à un niveau de 1 000, 1 500 dossiers et que là la justice suive son cours.

Donc, on avait historiquement un anévrisme. L'anévrisme se déplace. Vous le voyez se déplacer, il était à la révision chez nous, il était dans la transmission des dossiers, il est rendu au TAQ. Mais le TAQ peut compter sur le support total de la société pour accélérer le processus à la meilleure satisfaction des citoyens du Québec.

● (16 h 20) ●

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

Contrôle de véhicules appartenant à des petits entrepreneurs

M. Tomassi: Merci beaucoup, M. le Président. M. Harbour, je voudrais vous entretenir un peu des contrôleurs routiers, dans un travail de collaboration et d'amélioration du service. Je sais que... je ne me rappelle pas l'année exactement, là, on était dans la salle 1.38, et la commission entendait la SAAQ, et vous aviez... je pense, c'est le vice-président qui était venu nous voir. Il nous avait exposé un sondage qu'ils avaient fait par l'entremise de leur clientèle qui démontrait un taux de satisfaction de 90 %, là.

Les contrôleurs routiers gèrissent et appliquent la loi n° 430 sur le camionnage surtout, là, sur les véhicules d'entreprise. Je sais que j'ai eu la collaboration des contrôleurs routiers de la SAAQ, parce qu'il y avait une mésentente sur une définition des lumières d'urgence, la lumière jaune en haut des camions, là, où est-ce que les contrôleurs routiers appliquaient la définition qu'ils avaient de la loi, de l'article de la loi. Le SPVM, le Service de police de Montréal, l'appliquait autrement, alors, pour donner un exemple, là. Mais ça s'est réglé, mais seulement pour faire la discussion à partir de là pour voir la collaboration qui peut être faite. Or, la loi indique qu'il y a une distance, là, à partir du pare-choc, il y a une distance maximum qu'une pièce d'équipement peut dépasser. Plus que ça, il faut que tu aies une lumière allumée en permanence quand tu roules sur une route.

La police, elle, disait: Bon, bien, si tu n'es pas en utilisation, même si tu roules, tu n'as pas besoin de l'allumer, la lumière. Il y a eu cette malinformation, nous avons eu une rencontre où est-ce qu'il y a plus d'une centaine de petits entrepreneurs — et de là mon argumentaire et mon questionnaire à vous — dans une salle où est-ce qu'ils sont venus s'expliquer, ils sont venus poser les questions. Et c'est à ce moment que et la police et les contrôleurs routiers se sont rendus compte que les deux ne liaient pas le règlement de la même façon. Le SPVM a émis une notice, un avis de correction à tous ses agents sur l'île de Montréal pour leur dire: Il faut que vous compreniez la loi différemment. Et, oui, le moment

qu'un monsieur a un chasse-neige en avant de son véhicule, il doit en tout temps laisser son gyrophare allumé, question de sécurité.

Mon questionnement, c'est que beaucoup de travail est fait par les contrôleurs routiers, par la SAAQ vis-à-vis l'association des camionneurs, l'ANCAI, je crois, là, où est-ce qu'il y a une table qui a été mise en place, où est-ce qu'il y a des discussions pour l'amélioration du service. Il y a beaucoup de ces petits entrepreneurs là qui ne sont pas membres de l'ANCAI: des plombiers, surtout des paysagistes qui deviennent des déneigeurs l'hiver, des maçons, des gens qui utilisent des véhicules de 3 500 kg et plus qui sont régis par la loi n° 430 et qui sont interceptés par les contrôleurs routiers pour des bonnes raisons.

Je pense que les contrôleurs routiers font un travail exceptionnel, ils font leur travail, ils appliquent la loi. La loi n° 430 a permis au parc de véhicules lourds de s'améliorer grandement au Québec. Je pense que les gens tiennent compte des vérifications qui sont faites annuellement ou à tous les six mois par les mandataires. Nécessairement, la fois qu'ils se font arrêter par les contrôleurs routiers, puis la vérification n'est pas faite ou n'a pas été... mal faite ou il y a des problèmes, mais ça leur coûte pas mal dispendieux.

Ma question, c'est de savoir comment qu'on pourrait mettre un système de communication où est-ce que ces petits entrepreneurs là qui ont beaucoup de questions à poser aux contrôleurs routiers... La majeure partie et beaucoup d'entre eux me disent qu'il y a des contrôleurs routiers, là — puis j'utilise leur terme, là, ça ne vient pas de moi — ils sont un peu cow-boy, là, où est-ce que ça arrive, ça arrête, même si le véhicule est en ordre, c'est: Pas de question, tu prends ça, puis... Il n'y aurait pas un moyen ou une façon que ces gens-là pourraient être mis en communication lors d'une rencontre ou d'une façon où est-ce que ces gens-là pourraient être invités à s'asseoir avec les gens du contrôle routier pour qu'on puisse améliorer ce service-là?

Je donne un exemple, quand un camionneur... Parce que, là, il faut comprendre deux choses, le camionneur qui est à l'emploi d'une grande entreprise qui fait un transport se fait arrêter par un contrôleur routier, dans sa journée, là, ce n'est pas si grave que ça. L'entrepreneur, lui, qui a un chargement d'asphalte, même si son véhicule vient de sortir de la cour du concessionnaire, il se fait arrêter pour un contrôle, lui, il a un chargement d'asphalte, si, lui, après x nombre de temps que l'asphalte n'est pas rendue, l'asphalte sèche, elle refroidit dans sa benne, il a perdu et son chargement et il vient de perdre son profit parce qu'il va falloir rajouter. Et ce que les gens nous disent, c'est que des fois la distance à parcourir entre le point d'arrêt et l'endroit où est-ce que la personne doit décharger est 10 minutes, cinq minutes, et on pourrait... Il dit: Moi, viens avec moi, là, suis-moi, là, fais-moi décharger, puis tu prends l'inspection que tu veux. La majeure partie du temps, les contrôleurs routiers, ils ne veulent rien savoir. Alors, tu sais, cette façon de faire... Parce que c'est quand même votre clientèle, là. On parle de clientèle. Votre clientèle, c'est les gens qui ont des véhicules immatriculés.

Alors, je voudrais voir avec vous, là, aujourd'hui, là, s'il n'y aurait pas possibilité d'avoir un inventaire où est-ce que ces gens-là ne font pas partie de ces regroupements

dits nationaux... Ce sont des petits entrepreneurs qui se lèvent à tous les matins de bonne heure pour aller gagner leur pain puis leur journée. Et, quand, à la fin de la journée, ils retournent à la maison avec les billets, parce que, la majeure partie du temps, quand ils se font arrêter par le contrôleur routier, ce n'est pas rien qu'un billet, c'est plusieurs billets... Ces gens-là comprennent la nécessité d'avoir un contrôle, mais je vous donne un exemple: ils se font arrêter avec la benne, avec la couverture — on va l'appeler la «couverte», là — la bâche déchirée, ils se voient imposer un billet d'infraction, mais ils repartent tout de suite après, là. Tu sais, il n'y a pas d'obligation d'arrêt; il y a une obligation d'aller la faire réparer, mais il n'y a pas un arrêt tout de suite. Il dit: Moi, si tu m'avais arrêté là, tu m'aurais permis d'aller faire mon déchargement, ça m'aurait donné la même chose, mais, moi, tu viens me sauver un paquet de problèmes, là.

M. Harbour (John): Disons qu'on applique des lois avec le contrôle routier et on le fait avec le plus de discernement possible. Pour les questions de l'asphalte chaude puis tout ça, je n'ai pas eu de... d'exposé à des problèmes semblables, mais je sais que, quand, tout à l'heure, on parlait de l'inspection des autobus, imaginez-vous donc qu'habituellement on n'arrête pas un autobus lorsqu'il est plein de monde à l'intérieur, on attend plutôt qu'il soit allège pour le contrôler.

Par contre, on fait différentes choses. Au niveau de l'industrie — et là on parle plutôt de l'ANCAI et des grandes organisations — nous avons mis sur pied quatre tables de concertation pour le transport routier et la sécurité routière. Il y en a une présentement dans l'Abitibi, le Bas-Saint-Laurent, dans Lanaudière — dans la région de Lanaudière, là, il y a un autre nom — et on en a un aussi dans Chaudière-Appalaches pour être sûr que tous les intervenants se rencontrent. Le ministère des Transports y est, nous y sommes, et c'est à l'initiative, si vous voulez, que ces rencontres-là ont lieu. Et on parle de toutes les problématiques de transport, de sécurité du transport, etc. Je comprends que votre question porte sur des personnes qui ne sont pas représentées par ces associations-là qui sont, là, autour de la table. En passant, c'est excessivement bien accueilli, et je pense que c'est absolument utile de le faire.

Contrôle routier Québec, pour être sûr d'adresser tout le monde, organise régulièrement des journées portes ouvertes, qu'on appelle. Alors, vous allez dire: La journée portes ouvertes, ça permet de visiter un centre de Contrôle routier Québec. C'est beaucoup plus que ça, c'est tout simplement de prévenir... Moi, j'ai assisté à une présentation l'autre jour à Baie-Comeau, où on a fait une journée à l'aréna puis on a dit: C'est une journée portes ouvertes. Et là, à ce moment-là, il y avait de la formation, et tout ce qui est nouveau — les heures de conduite, les poids des camions, est-ce que c'est au brut, au net, comment on arrime certains écarts momentanés entre la législation américaine, canadienne, québécoise pour différentes problématiques — j'ai trouvé ça des plus intéressants. J'ai vu là des entrepreneurs, comme vous dites, de petites entreprises, des personnes qui ne sont pas des professionnels de ça mais qui veulent comprendre quelles sont les règles et les règlements qui vont être appliqués, pour être sûres, après ça, de ne pas être prises en état de surprise sur le bord de la route avec un contrôleur routier qui, lui, connaît bien le tabac et qui est

capable d'appliquer ces lois-là. Ça fait que ces journées de portes ouvertes là sont largement publicisées, et on les rend disponibles.

Présentement, on est à préparer un sondage auprès de toutes les personnes qui sont desservies, si vous voulez, indirectement ou obligatoirement par Contrôle routier Québec pour connaître leur degré de satisfaction et leurs besoins, comme vous exprimez très bien, pour une meilleure communication entre Contrôle routier Québec et les intervenants du marché. Et, à ce moment-là, on va adapter encore nos façons de faire pour bien desservir les transporteurs, quel que soit leur niveau ou quel que soit leur métier, sur l'infrastructure du réseau routier. Alors, sauver des vies, c'est l'objectif premier de Contrôle routier Québec. Ça se fait en étroite collaboration avec tous les intervenants, et on n'oublie pas les petits intervenants. Et je crois qu'avec le système de portes ouvertes pour des problématiques données et le sondage qui va nous montrer les carences qu'il pourrait y avoir dans nos relations, à ce moment-là on va être encore plus précis pour leur donner un meilleur service. En tout cas, pour avoir été à ces portes ouvertes là, je peux vous dire que ça répond à beaucoup de besoins, et il y a beaucoup de formation qui se donne.

● (16 h 30) ●

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

M. Tomassi: Je suis d'accord avec vous, puis, comme vous dites si bien, les gens, suite à la rencontre que nous avions eue avec la personne — il y avait une personne des contrôleurs routiers, un agent de police — les gens étaient sortis ayant une connaissance un peu plus poussée de la question, avec les questions qu'ils avaient posées, qu'est-ce qu'ils avaient le droit de faire. Mais c'est une question où est-ce que... je comprends, la question des portes ouvertes. Je vais continuer mon pèlerinage envers ces gens-là pour peut-être leur permettre d'avoir d'autres rencontres, puis on se mettra en contact avec les gens de contrôleurs routiers.

Tantôt, vous avez ouvert une parenthèse pour dire que les contrôleurs routiers n'arrêtaient jamais un autobus qui est rempli de passagers. Je peux vous dire que, durant les dernières années... La volonté du législateur actuellement est d'apporter une modification à la loi sur le transport en limousine, mais vos contrôleurs routiers ont arrêté des gens un samedi après-midi lors d'un mariage pour vérifier s'il y avait, oui ou non, moins de sept passagers dans la voiture. Alors, tu sais, à la limite...

Une voix: Ils ont peut-être rendu service aux mariés.

M. Tomassi: Je vous comprends, mais vous voyez un peu, des fois... je ne dis pas l'excès de zèle de certains agents, parce qu'ils le font pour le bien-être... Vous dites, là: c'est des gens qui sont là pour sauver des vies, puis il faut sauver des vies. La question des contrôleurs routiers, la loi n° 430, tout ça a fait en sorte, comme je vous le disais, que le parc immobilier a été amélioré grandement. La question des limousines est un problème plus particulier, là, parce qu'il y a le fait où est-ce qu'il y a des voitures qui sont reconnues par Transports Canada, qui sont autorisées à avoir 10 passagers ou 14 passagers, avec les ceintures de sécurité faites par une

entreprise reconnue. C'est des choses qui doivent être revues parce que nécessairement on fait... sauf que c'est des petits éléments comme ça, puis des fois ça n'en prend rien qu'un, hein? Le bouche à oreille va très vite.

Alors, je vous donne l'exemple de la limousine avec les mariés parce que le lendemain, le lundi matin, le téléphone, au bureau, n'avait pas arrêté, de gens de limousine. Ils disaient: Là, là, qu'est-ce qu'on fait? On en prend-u? On n'en prend pas? La même situation arrive quand c'est le temps des graduations, là, où est-ce qu'ils sont obligés de limiter le nombre de passagers à huit plus le chauffeur, neuf, qui rend les choses un peu plus compliquées. Des fois, la volonté doit aussi venir à mon avis, là... Oui, il y a une loi, mais des fois il faut même que les gens qui appliquent la loi puissent vous renvoyer la balle pour vous dire: Écoute, là, il y a des choses qui n'ont pas d'allure, pas nécessairement toujours avoir la pression qui vient du monde politique pour dire: Écoute, là, arrêtez, là, ça a l'air... c'est un non-sens, ce que vous êtes en train de faire; la personne est en train de se marier, puis là vous l'arrêtez, là, sur le bord du chemin pour compter combien de passagers qu'il y a dans la voiture.

Alors, c'est un peu ça que... la volonté de dire: Un bon service, vos portes ouvertes, c'est bien correct, mais il faudrait peut-être trouver ou réfléchir à un moyen beaucoup plus poussé, vous avez la possibilité de dire: Des gens qui ont des véhicules, des entreprises qui ont des véhicules immatriculés, qui en majeure partie ont seulement un, deux ou trois véhicules, vous regardez le nombre de véhicules, peut-être avoir un plan d'action vis-à-vis ces gens-là, fait par les gens des contrôleurs routiers. De un, les contrôleurs routiers, actuellement, ils font quand même des visites dans les entreprises pour aller faire des inspections à un certain nombre d'entreprises, mais il faudrait peut-être que vous ayez la volonté de dire: Bon, bien, on met en place, pour la prochaine année, un genre de porte-à-porte vis-à-vis les gens, qu'on puisse aller les rencontrer, aller parler avec eux, voir s'il y a des dispositions de la loi qu'ils connaissent, qu'ils ne connaissent pas, les problématiques qu'ils ont eues.

Parce que l'autre problème qu'il y a, ces gens-là, la majeure partie ne veulent pas déposer de plainte. Ils ne veulent pas déposer de plainte parce que nécessairement, des fois, c'est des gens qui circulent toujours dans le même territoire donné. Et, dans le même territoire donné, vous avez les mêmes contrôleurs routiers qui y travaillent. Alors, ils disent: Moi, si je dépose une plainte, je m'attends à avoir du trouble par la suite, là, il va être encore plus sur mon dos le lendemain matin parce qu'il sait qu'il y a une plainte qui a rentré, puis la plainte est rentrée pour cette entreprise, alors le contrôleur va se connaître. Alors, vous comprenez un peu la difficulté que ces gens-là ont à répondre à votre sondage, pour dire: Oui, oui, ça va bien, ou: Non, non, ça va extrêmement mal, j'ai de la misère avec tel ou tel contrôleur routier.

Alors, c'est un peu ça que je voudrais essayer de voir avec vous, s'il n'y aurait pas possibilité d'élargir un peu cet éventail de communications vis-à-vis ces petites personnes ou ces petites entreprises qui n'ont pas le pouvoir de discussion ou de négociation, de s'asseoir à la table avec vous ou avec les autres gens de l'industrie.

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

M. Harbour (John): M. le Président, juste pour vous assurer que, lorsqu'on procède à un sondage, il est confidentiel et anonyme, dans le sens que, même si on a de l'information ou même si on pourrait, à un moment donné, retracer une région, l'information est brouillée, si vous voulez, pour être sûr qu'on ne va pas, si vous voulez, personnaliser un dossier où on reçoit de l'information, dans le meilleur intérêt.

Lorsque je disais tout à l'heure qu'on n'intercepte pas une automobile pleine de passagers... sauf lorsqu'on fait des opérations ciblées pour le nombre de personnes dans les autobus. Vous savez, les autobus scolaires, on a un nombre maximum d'écoliers qui doivent embarquer dans les autobus. Au début de l'année, souvent il y a des problèmes entre l'exploitant et la commission scolaire sur les routes pour balancer le nombre d'écoliers, et, à ce moment-là, on donne une période de tolérance pour équilibrer les routes, et après ça on fait des vérifications pour être sûrs que le nombre d'écoliers à l'intérieur des autobus scolaires est respecté. C'est une question de sécurité routière, et il n'y a pas de compromis possible.

Pour ce qui est des limousines, c'est un problème assez important. Il y avait des limousines à occupations multiples où les ceintures de sécurité étaient inacceptables ou inexistantes, c'est-à-dire pas suffisantes. Vous savez, on fait une démonstration sur le port de la ceinture, avec l'Opération Nez rouge actuellement et les corps policiers de la grande région de Québec, allant jusqu'à Thetford Mines puis tout ça, pour montrer. Et, quand vous êtes dans une voiture, vous devez vous attacher. Et, si votre voisin n'est pas attaché, ça sert bien que vous soyez attaché, mais vous allez avoir autant de séquelles lorsque la voiture va être accidentée, parce que lui va s'en venir sur vous et, à ce moment-là, ça devient excessivement dangereux. Donc, pour les limousines, il y a eu aussi des périodes de tolérance. On a avisé tous les propriétaires de limousines sur les règles, et ils doivent se conformer à la législation qui est en vigueur.

Maintenant, on n'agit pas, là, si vous voulez, d'une façon unilatérale et on ne veut pas que ce soient des opérations, si vous voulez, dites — permettez-moi le mot — contraignantes ou sauvages, là, de dire: On les prend au dépourvu, les pieds levés, puis là on abuse. Ce n'est pas ça du tout. Mais par contre il faut sauver des vies, il faut faire respecter les règles de sécurité routière; ça s'applique à tout le monde. Il faut que ce soit fait avec doigté.

Mais soyez assurés que, lorsqu'on dit qu'on fait un sondage pour adapter notre service, lorsque quelqu'un, lors d'un sondage, nous envoie des commentaires, les commentaires ne sont pas envoyés si on peut identifier la... Et ça, je vais m'assurer en plus personnellement à ce que ce ne soit pas fait et qu'on ne prenne pas en grippe qui que ce soit. Mais je serais très surpris que... Mais, l'humain étant l'humain, on va s'assurer que l'information ne soit pas divulguée. Habituellement, les sondages ne sont pas gérés par l'unité opérationnelle qui fait le sondage. Si je fais des sondages au fonds d'assurance, si je suis pour l'indemnisation des personnes, au contrôle routier, habituellement les sondages sont compilés par mes services fonctionnels, et je reçois copie du sondage et non pas dans l'opération donnée, justement pour éviter les conflits d'intérêts et la personnalisation des problématiques. Donc, c'est anonymisé, là. Disons qu'on enlève, si vous voulez, la relation entre le plaignant et la personne qui a à appliquer les lois et les règlements.

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

M. Tomassi: Mon invitation à essayer d'avoir une tournée de consultations vis-à-vis ces petits propriétaires d'entreprises, là, pour les informer, bien les informer sur la question de la sécurité... Puis, je vous dis, si vous prenez l'exemple que je vous disais, l'exemple des limousines, là, les gens sont très conscients du rôle qu'ils ont à jouer. Et c'est pour ça que je vous ai dit d'emblée, là, «quand les véhicules sont faits pour accepter le nombre de passagers», alors c'est des véhicules qui sont approuvés par Transports Canada, ils ont le nombre de ceintures. C'est sûr et certain que, moi le premier, si tu rentres 15 passagers puis ta voiture est faite pour 10, là, il y a un problème à quelque part. Mais ces gens-là sont conscients.

Mais, sur la question plus spécifiquement, peut-être, d'une tournée de vos contrôleurs routiers, là, non pas pour aller émettre des billets, mais peut-être pour aller renseigner les gens, là, surtout les petits entrepreneurs qui sont en grande partie dans les grandes centres, que ce soit à Montréal ou Québec, Sherbrooke...

● (16 h 40) ●

M. Harbour (John): Peut-être pour compléter l'intervention, je peux vous dire que, un, avec le sondage et la façon... on va personnaliser le service puis on va étendre les tournées puis les relations. Il faut aussi mentionner, parce que je sais qu'on est écoutés dans ces rencontres-là... Et il ne faut pas se gêner non plus à appeler Contrôle routier Québec si vous avez des questions. Moi, je réside dans Charlevoix, et régulièrement un entrepreneur va me demander une information que je ne peux pas répondre, malheureusement, mais je m'assure à ce qu'un sergent ou quelqu'un de Contrôle routier donne l'information. Donc, c'est mieux d'intervenir avant qu'après.

Tous nos centres sur le bord de... Vous savez, vous passez, vous voyez un centre de contrôle routier, et il y a des pesées à l'intérieur. On est en train de tout changer pour que le camionneur puisse aller peser lui-même son véhicule et avoir la lecture de son poids par axe, par essieu, comme on dit, pour être sûr qu'il se conforme à la législation, pour ne pas être en mode répressif mais être en mode préventif. Donc, tout est fait pour bien servir la population, mais les règlements sont pour être respectés aussi.

Le Président (M. Bergman): Je suspends nos travaux jusqu'à 16 h 55.

(Suspension de la séance à 16 h 42)

(Reprise à 16 h 56)

Le Président (M. Bergman): S'il vous plaît! Alors, je reconnais la députée de Deux-Montagnes pour un bloc de 15 minutes.

Coordination des différents organismes en matière de sécurité routière

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Écoutez, on connaît quand même, vous savez, la... Quand même, c'est des gros ministères: on parle du ministère des Transports, on parle de la Société de l'assurance automobile, de la

Sûreté du Québec et les polices municipales. Comment faites-vous pour assurer, là, actuellement, une coordination dans... Parce qu'il y a quand même, vous savez, des efforts soutenus, là, quand on parle de la sécurité routière. Comment ça s'articule entre les différents organismes?

M. Harbour (John): Pour ce qui est de la sécurité routière avec tous les corps policiers, ça s'articule avec l'ADPQ, et font partie de cette table de concertation là la Sûreté du Québec et le SPVM, et tous les autres corps policiers du Québec sont membres de l'ADPQ. Donc, avec les trois organismes, plus la SAAQ et le ministère des Transports, à ce moment-là, on est en mesure de travailler sur le terrain d'une manière concertée. Et après ça c'est demande ad hoc d'un des partenaires en matière de sécurité routière, qui... Comme le projet pilote qu'on a fait avec la Sûreté du Québec, la Sûreté du Québec contacte la SAAQ, et, à ce moment-là, bon, on conclut les... Ça fait qu'on conclut les ententes individuellement et sur des tables comme les tables de concertation en sécurité routière faites par Contrôle routier Québec. On en a quatre au Québec. Ça inclut tous les intervenants du transport, ça inclut le ministère des Transports, ça inclut le contrôle routier. Donc, c'est des tables à différents niveaux, qui sont de concertation pour que tout le monde travaille dans la même direction, si vous voulez.

Mme Leblanc: Est-ce que vous jugeriez qu'il y a peut-être certaines difficultés, là, certainement sans le vouloir, mais peut-être d'articuler tous les acteurs alentour d'une même problématique? Avez-vous des difficultés actuellement, ou ça va quand même relativement bien?

M. Harbour (John): Non, ça va très bien. Et je pourrais vous dire que la table principale aussi en matière de sécurité routière, juste pour être complet, c'est la table québécoise, la table permanente en sécurité routière aussi où il y a... je pense que c'est 31 ou 41 intervenants. Mais actuellement on n'a aucune difficulté à obtenir, si vous voulez, l'accord et l'action concertée des partenaires en matière de sécurité routière ou d'intervention.

Mme Leblanc: D'accord. Merci.

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

Mise en place d'un guichet unique de services gouvernementaux

Mme Leblanc: Oui. Merci, M. le Président. Écoutez, dans vos orientations, l'orientation 3: «Contribuer à la mise en place [du] guichet unique de services gouvernementaux», il y avait, dans vos objectifs, le 3.2: «Favoriser le positionnement optimal et la valorisation de l'expertise du personnel de la société transféré à Services Québec.» Et on voit, à l'intérieur, là, de... Bon. L'objectif a été abrogé. Est-ce que vous pouvez nous en donner la raison?

M. Harbour (John): Oui. Au départ, il était question de se servir, si vous voulez, du réseau de services de la Société de l'assurance automobile comme pierre d'assise, si vous voulez, pour le déploiement de Services Québec. Or, après étude, les équipes se sont mises

ensemble, l'équipe de Services Québec, l'équipe de la société, on a travaillé toutes les problématiques, pour s'apercevoir que, dans l'orientation, les économies d'échelle n'y étaient pas. Et, à ce moment-là, l'orientation a été, si vous voulez, modifiée pour dire: Au lieu d'être une intégration et un transfert du personnel de la société vers Services Québec, on va parler plutôt de cohabitation et de mise en commun de l'action, mais pas une intégration de la SAAQ, parce que c'est un marché très spécialisé. Donc, on travaille de concert avec Services Québec.

En passant, si vous me le permettez, le message du commanditaire, j'aimerais leur dire un gros merci, parce que, lorsqu'on a été débordés au début du printemps sur nos services d'appel, on a pu transférer tous les changements d'adresse à Services Québec. C'est peut-être 25 000 à 30 000 modifications d'adresse qu'on n'avait pas le temps, parce que... les analyses spéciales à cause du permis sur base annuelle et l'étalement des primes, etc., où on avait beaucoup de demandes de nos clients. On a pu transférer un volume d'affaires important à Services Québec après entente et on est très heureux de la collaboration qu'on peut avoir ensemble pour bien servir le citoyen.

● (17 heures) ●

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

Interruption injustifiée des indemnités

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Dans le rapport de la Protectrice du citoyen, il était mention, bon, que la société n'avait pas avisé, vous savez, dans les règles, lorsqu'on mettait fin entre autres à... bon, fin des versements d'indemnités d'accidentés, bon, que les gens n'étaient pas avisés. Est-ce que vous pouvez plus élaborer et qu'elles ont été les pistes de solution pour régler le problème?

M. Harbour (John): O.K. Dans les opérations de la société, nous avons été confrontés, en 2007, à un cas de fraude majeur dans la grande région de Montréal, et on parlait à ce moment-là d'une centaine de dossiers et plus de nature fictive et de fausses réclamations. Le montant des déboursés avait atteint 1 million de dollars. Et, si on n'avait pas arrêté cette fraude-là ou on ne l'avait pas découverte, la société aurait été appelée à verser 11 millions en tout pour l'indemnisation de fausses victimes. Et on a, à ce moment-là, appliqué les lois et les règlements tout en collaborant à l'enquête pour que les personnes soient traduites en cour criminelle pour fraude et abus à ce moment-là. Mais il fallait aussi protéger les deniers de la fiducie, et on est intervenus en cessant certains paiements dans certains dossiers. Or, dans certains dossiers, la Protectrice considérait qu'on avait outrepassé notre droit dans le pouvoir qu'on a exercé. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a éclairci ces pouvoirs-là, on a tout réformé notre personnel. On s'est assurés qu'à l'avenir ce soit appliqué. Elle a découvert par après quelques cas encore qui interpellent notre façon de faire. On a réagi pour réformer encore notre personnel pour être sûrs que tout le monde comprene bien nos pouvoirs d'intervention. Mais, dans le cas qu'elle avait signalé, c'était un cas de fraude majeur, et on fait un mea culpa tout en considérant qu'en fin de compte il y a eu beaucoup

d'argent des citoyens qui a été protégé en agissant de la sorte.

Délais dans la prestation de services

Mme Leblanc: D'accord. Merci. Dans votre engagement 4.1, c'est un engagement de téléphoner aux personnes accidentées dans les 10 jours ouvrables suivant la réception de la demande d'indemnisation pour les informer des étapes et des délais de traitement de leurs dossiers. Il est mentionné que la SAAQ éprouve des difficultés à composer avec le nombre constant de réclamations dans un contexte de changements importants dans ses pratiques et ses processus de travail. Pouvez-vous élaborer à l'entour de...

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

M. Harbour (John): Oui. Dans la rapidité du service, à un certain moment donné, après l'information, on s'est engagé à délivrer des services dans des temps donnés. Or, pour celui-là, comme vous disiez bien, c'est que, dans les 10 jours ouvrables suivant la réception de la demande d'indemnité, il faut communiquer avec...

On a changé complètement nos façons de faire. Ce matin, je vous mentionnais que, dans 31 % de nos dossiers, on s'est aperçu que le travail était standard, si vous voulez, peu importe la nature du dossier. Alors, dans 31 % des dossiers qui représentaient 4 % des coûts de la société, il y avait matière à agir d'une façon beaucoup plus rapide, et on l'a fait.

Deuxièmement, maintenant, on a implanté ce qu'on appelle un service personnalisé pour la grosse partie de notre clientèle accidentée qui ont des séquelles importantes. Et, à ce moment-là, bien, on dédie un agent d'indemnisation pour ces personnes-là, et ils vont prendre contact immédiatement et aller voir physiquement, pas juste par téléphone, mais aller voir l'assuré. Donc, on a corrigé, si vous voulez, la problématique par un changement organisationnel. Dans notre langage du métier, nous, on appelle ça la ligne verte: 31 % des dossiers réglés en dedans de 14 jours, dossier fermé. Ce qui a enlevé un petit peu de pression sur nos agents d'indemnisation. Et des agents d'indemnisation, tantôt contacter le client en dedans de 10 jours par téléphone mais, dans un profil clientèle, aller voir le client et s'assurer que notre service et notre livraison de prestation de services répond bien à son besoin.

Vous savez, moi, j'ai travaillé plusieurs années dans des dommages matériels. Lorsqu'on reçoit une voiture, n'importe quelle, une Toyota 2004 accidentée, c'est une Toyota 2004. On sait très bien comment c'était puis c'est accidenté, puis on sait très bien quel genre de pièce il y a dedans. Lorsqu'on est à la Société d'assurance automobile, lorsqu'il arrive une personne avec des séquelles, un bras cassé, un traumatisme crânien léger, puis toute la patente, il n'y a pas de standard qui peut être appliqué. Donc, c'est réellement du cas-par-cas.

Donc, on veut personnaliser d'une façon beaucoup plus près le travail d'indemnisation auprès des victimes de la route. Et c'est ce qui me faisait dire ce matin, d'entrée de jeu, qu'on voulait remettre la personne au centre de nos préoccupations, la personne avant toute chose.

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

Mme Leblanc: Merci. Dans la gestion quotidienne, votre tableau II, un délai moyen nécessaire pour obtenir une expertise médicale, les données de 2005 et 2007 apparaissent, mais 2004 et 2006 ne sont pas disponibles, c'est la même chose aussi dans le délai moyen nécessaire pour rendre un avis médical. Savez-vous pourquoi les données ne sont pas disponibles en ce moment?

M. Harbour (John): Je ne sais pas pourquoi la donnée n'est pas disponible. Ce que je peux vous dire, c'est qu'on a des délais qu'on n'aime pas au niveau du délai qu'on prend pour les avis médicaux. Actuellement, on est en train de corriger la situation. J'ai la solution sur mon bureau, on m'avait dit qu'on corrigerait la problématique sur trois ans. Et la décision a un impact monétaire tout de même important dans un climat de restriction.

Par contre, pour avoir un meilleur service, on va aller de l'avant sur une façon d'attirer, si vous voulez, plus de médecins pour le suivi de nos dossiers, pour accélérer le traitement. On s'est engagé de régler le problème à la fin de 2008, alors que vous me voyez dire depuis ce matin qu'on respecte les délais, puis, nos engagements sur celui-là, à cause de la rareté de l'expertise, c'est possible qu'on déborde un peu sur 2009. Mais, faites-vous en pas, ce n'est pas parce que je ne suis pas personnellement le dossier et que ma vice-présidente directrice générale ne suit pas le dossier, c'est parce qu'il y a réellement un problème important.

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

Décisions rendues par les agents de révision et de liaison

Mme Leblanc: Merci. Dans ce même tableau là, il est question des décisions rendues par les agents de révision et par les agents de liaison. Donc, ça, c'est le fameux document que la personne va recevoir à l'effet que c'est accepté ou non la demande, c'est bien ça? Puis est-ce que vous avez par ventilation les décisions rendues, favorables et défavorables? Avez-vous cette statistique-là?

M. Harbour (John): Présentement, je n'ai pas la statistique devant moi. Je sais qu'on confirme à peu près nos décisions dans l'ordre de 7/10, 70 %. J'ai commandé, cette année, une étude exhaustive de toutes les causes de révision. Qu'est-ce qui peut déranger le citoyen pour l'obliger à demander une révision de son dossier et pour parfaire le travail, si c'est possible, même s'il en arrivait à dire: On voudrait que le gouvernement change certaines règles. Vous savez que les règles d'indemnisation des victimes, c'est une règle votée à l'Assemblée nationale. C'est vous qui êtes le dépositaire du contrat d'assurance, de l'indemnisation des victimes. Alors, il est possible qu'on demande des modifications, donc j'ai demandé, pour tous les cas de révision, d'analyser les causes. Est-ce que, la cause, on peut la corriger parce que c'est de notre responsabilité ou s'il ne devrait pas y avoir une modification pour harmoniser?

● (17 h 10) ●

On fait le même travail présentement avec tous les dossiers qui vont au Tribunal administratif du Québec. On vous a dit tout à l'heure qu'il y avait 8 000 dossiers, c'est irrecevable qu'il y ait 8 000 dossiers, il devrait y en avoir 2 500. Mais les 2 500 dossiers qui sont au Tribunal administratif, est-ce que c'est raisonnable de garder un tel nombre de dossiers là? À certains égards, sur les blessures, les indemnités non pécuniaires, vous savez, une personne qui serait quadriplégique, on lui verse une indemnité non pécuniaire, c'est-à-dire que ce n'est pas un remboursement de dépense, c'est pour les souffrances, la douleur, l'intangible de l'accident. Une personne quadriplégique qui est blessée à vie, le montant peut aller jusqu'à un petit peu plus que 200 000 \$ pour l'indemnité. Or, plusieurs personnes, dans notre façon d'indemniser ces blessures-là, demandent des révisions puis vont jusqu'au TAQ parce qu'ils sont insatisfaits des quantum donnés par la société. Or, on étudie actuellement la possibilité de dire: Est-ce qu'on est corrects? Est-ce que ce système-là est bien compris du citoyen puis amène une relation harmonieuse ou si on ne devrait pas changer? Or, on me disait que, pour 3, 4 millions de déboursés additionnels avec le TAQ, ça peut m'en coûter 12 ou 15 millions pour me défendre à ce niveau-là. Ça fait qu'à ce moment... On regarde la facture globale de la valeur ajoutée du service pour être sûrs que ça va être adapté aux besoins du citoyen, et l'étude devrait être finie pour le début de l'an prochain. Et, à ce moment-là, on va faire les représentations auprès de la ministre des Transports pour obtenir des corrections voulues.

Une voix: Merci.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Dans le même ordre d'idées, qu'est-ce qui arrive avec une personne, mettons, qui a déjà une rente, mettons, d'invalidité, qui est sur le chômage ou qui est sur la CSST, qui a un accident d'automobile? Est-ce que la SAAQ le subventionne ou l'aide ou si ça reste... Il y a déjà... parce que je me suis déjà fait dire par un employé de la SAAQ: Si tu as déjà un paiement, mettons, de rente d'invalidité, tu ne peux pas avoir une rente de la SAAQ. Tu ne peux pas avoir les deux. Et est-ce qu'il y a une harmonisation ou si c'est coulé dans le béton comme ça?

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

M. Harbour (John): C'est exactement ce qu'on vous parlait ce matin, qu'il faut parler avec la CSST pour ne pas faire les choses en double et bien servir le citoyen. Il est évident que, si j'ai une séquelle ou que j'ai une rente d'invalidité, de un, j'ai un accident et je ne suis pas plus et pas moins invalide après, que je ne peux pas toucher ma rente d'invalidité deux fois. Tu sais, je vais la toucher une fois. Donc, il y a une relation entre les deux. Mais, s'il y a aggravation de la personne, je vais payer l'aggravation, mais ça n'empêche pas la CSST de payer ce pour quoi elle doit payer. Donc, il y a une harmonisation des deux, mais c'est vrai que ça ne peut pas se cumuler en double.

Ça fait que, si vous êtes déjà quadriplégique, supposons, puis que vous avez un accident de voiture après, mais... puis que vous êtes encore quadriplégique, bien c'est le premier accident qui va être le premier accident payeur. Ça fait qu'il ne faut pas non plus, là, penser que c'est des billets de loterie, là. C'est des choses pénibles et qu'on applique avec la plus grande équité entre les différents intervenants. Tantôt, ça peut être la SAAQ, tantôt, ça peut être aussi un assureur privé, tantôt, ça peut quelque chose qui est arrivé dans un autre pays, la personne est rendue ici et elle a déjà une rente d'invalidité dans son pays, on va en tenir compte dans l'indemnisation de la victime.

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

Questions de sécurité routière touchant les aînés

M. Ferland: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais avoir un peu la vision un peu de la SAAQ concernant le vieillissement de la population, bon, tournée vers une vision d'avenir. Je sais que, dans les statistiques qui sont disponibles, selon l'étude de la SAAQ en 2003, le nombre de personnes âgées de 70 ans et plus titulaires d'une permis de conduire devrait passer d'environ 348 000 à 549 000 d'ici 2015, et ça va aller en augmentant bien sûr, soit une augmentation de 58 % en 12 ans.

Juste mettre dans le contexte un peu certains cas qui nous sont rapportés à nos bureaux de comté concernant ce type de clientèle là, qui va aller, bien entendu — je viens de le mentionner — en s'accroissant. La SAAQ a produit en 2006, là, une brochure intitulée *Pas d'âge pour la sécurité routière*. Ça, tout le monde en convient, la priorité numéro un, c'est toujours la sécurité autant de l'usager que de la population en général. Par contre, ils font face à des... et, quand on s'adresse à une clientèle de 70, 75, 80 ans, donc souvent aussi on s'adresse à une clientèle qui est peu ou pas instruite, ou moins instruite à ce niveau-là. Alors, lorsqu'ils font l'objet de révision de leur permis ou ils ont fait l'objet d'une maladie plus ou moins grave, bien ils doivent refaire les démarches pour recouvrer leur permis de conduire. Donc, ils sont invités à s'adresser à des spécialistes, soit ergothérapeutes, ou des ophtalmologistes, ou des médecins généralistes, ou peu importe.

Plusieurs nous ont rapporté des problématiques à ce niveau-là concernant... il y en a qui sont invités, puis des fois ça peut aller jusqu'à trois ou quatre rencontres différentes avant d'avoir un diagnostic qui va être soit favorable ou défavorable. Donc, ça veut dire un délai assez long, et ainsi de suite, et des frais. Ces gens-là doivent se déplacer. Et souvent, contrairement à la clientèle plus jeune, les personnes plus âgées couvrent de moins longues distances, utilisent leur véhicule pour aller soit rencontrer des amis, la famille ou aller à l'épicerie, bon, des choses de même, ou à des activités à proximité.

Et il y a la question aussi quand tu as conduit ton véhicule, tu as possédé un véhicule toute ta vie, il y a toujours la question de dignité. Parce que, moi, comme exemple que je donne souvent, j'ai eu mon père qui... la chose qu'il a trouvée la plus difficile, c'est lorsqu'on lui a enlevé son permis de conduire. Puis je le

comprenais parce que là c'est une perte d'autonomie, et il devient à la merci de... Mais il ne pouvait plus conduire. Donc on convient de ça, il le savait, mais ça, il a trouvé ça très difficile.

Donc, c'est important pour cette clientèle-là d'avoir... Et souvent ces gens-là font l'objet... et doivent remplir des formulaires qui sont énormes, qui vont jusqu'à huit pages recto verso. Donc, j'ai fait le lien tantôt avec le niveau d'instruction, et ils trouvent ça compliqué, et bon. Est-ce qu'au niveau de... et j'ai parlé des coûts aussi que ça occasionne quand ils sont invités à aller rencontrer des spécialistes, j'en ai nommé, ça peut être des cardiologues ou peu importe.

En plus de la brochure, j'imagine qu'il y a d'autres choses, mais est-ce que... Cette clientèle-là, qui va aller en s'agrandissant et en s'accroissant, la SAAQ, j'imagine, a un plan, une vision pour desservir de façon plus adéquate et faciliter, faciliter je dis bien, les démarches administratives, ou ainsi de suite, pour les accompagner, pas les laisser seuls, et ainsi de suite. Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus: Qu'est-ce que la SAAQ a dans ses plans futurs pour cette clientèle-là?

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

M. Harbour (John): Très, très bonne question qui me permet d'élaborer un peu sur le vieillissement de la population. On a un service d'évaluation médicale chez nous. Un, durant votre vie, vous pouvez avoir une maladie, vous faites une crise d'épilepsie, vous avez 40, 45, 48 ans. À ce moment-là, votre médecin va aviser la SAAQ, il va y avoir suspension du permis. Après ça, quand la médication est sous contrôle, le médecin avise la SAAQ, on remet, si vous voulez, en opération le permis. Donc, il y a des...

Pour les personnes âgées, vous savez qu'à 75 ans on demande un examen médical, et après ça, à 80 ans et tous les deux ans qui suivent, on demande à ce qu'il y ait une expertise médicale. Lorsqu'il y a un problème, là, il faut faire intervenir des spécialistes, parce que ça peut être un glaucome, ça peut être différentes maladies soit affectant la vision ou la mobilité de la personne. Donc, il faut y aller avec beaucoup d'attention. Parce que c'est des citoyens, et ces citoyens-là ont eu le privilège de conduire, ils se sont acquittés de leur privilège durant toutes ces années-là, et ce n'est pas vrai qu'on va décider impunément qu'il faut maintenant l'enlever. On va même jusqu'à émettre des permis restreints où on va interdire, si vous voulez, le déplacement sur les autoroutes. Mais d'autoriser la personne à travailler dans son milieu avec sa voiture, on dit: Fais attention, dans ta situation, avec ton champ de vision, avec ci...

Vous devriez voir mon personnel qui fait l'évaluation de ça, le manuel des fonctionnaires attirés à l'évaluation médicale, un travail constant, extraordinaire. En plaisanterie, quand je les vois, je dis: On est en train de faire des médecins avec vous, tellement ils ont de connaissances de toutes les pathologies qui peuvent affecter une personne âgée versus la conduite d'assurance automobile.

● (17 h 20) ●

Ce qu'on introduit pour accélérer le service, pour éviter des délais avec notre clientèle, on demande maintenant aux médecins une opinion générale, quant à lui: Est-ce que, toi, tu considères, comme médecin, que?

Il peut nous répondre ou ne pas nous répondre, mais beaucoup de médecins disent: Non, d'après moi, là, il devrait garder son permis de conduire. Et, à ce moment-là, je ne vous dis pas qu'on accepte d'emblée la décision qui nous revient, mais disons qu'elle influence drôlement le dossier quand on reçoit une opinion positive de la part du médecin traitant. Et, quand on a des pathologies plus sévères, bien là on fait face à des spécialistes. On est à peu près, je vous dirais, à entre 1,3 et 1,4 dossiers par dossiers médicaux. Donc, il y a un spécialiste ou plus d'un spécialiste dans plusieurs dossiers qui doivent intervenir pour nous permettre de prendre la décision.

Dès qu'une décision est prise par notre personnel de dire: Il faut retirer, supposons, le permis de conduire — et c'est tout un événement de vie, hein, ce n'est pas facile à recevoir — et quand vous recevez cette information-là, quand on envoie la lettre pour informer le client, on fait trois appels téléphoniques pour rejoindre la personne.

Je dois vous dire qu'on rejoint presque tout le monde parce que les personnes âgées, surtout nécessitant un retrait de permis de conduire, ne sont pas loin du domicile ou souvent à leur domicile, donc il n'y a pas de problème de communication avec la personne. Mais il y a systématiquement jusqu'à trois appels pour lui expliquer verbalement, répondre à ses questions, à ses préoccupations, bien lui expliquer le raisonnement derrière le retrait du permis de conduire, parce que c'est un événement de vie qui n'est pas facile mais qu'il faut faire pour sa sécurité et la sécurité des personnes qui l'entourent aussi et des autres utilisateurs du réseau routier. Donc, on a un personnel très bien formé. Ça prend jusqu'à un an pour former une personne capable de transiger dans ce secteur-là. Or, on est débordé un peu par la croissance phénoménale, 7,5 % par année.

Vous savez, il y a quelques années, les femmes avaient moins de permis de conduire. Aujourd'hui, on reçoit là... le vieillissement touche... tout le monde a son permis de conduire. Donc, la progression avec les baby-boomers ne va pas en diminuant. Donc, on a projeté ça. On a amélioré nos services. On a amélioré la communication pour les expertises avec les médecins et on a forcé augmenté le nombre d'employés. Je viens encore de signer une réquisition, là, pour augmenter à peu près d'une vingtaine de personnes pour donner le service requis à nos détenteurs de permis de 75 ans ou 80 ans et plus.

Mais systématiquement, quand on a une mauvaise nouvelle, si vous voulez — parce que ce n'est pas une bonne nouvelle de retirer le permis, c'est une bonne nouvelle en tant que sécurité routière, mais, pour la personne, c'est interpellant — à ce moment-là, on communique et on s'assure que la personne comprend. Je demandais au personnel qui était attiré à cette tâche, j'ai dit: Vous devez vous faire recevoir. Et la personne était d'une gentillesse absolument fantastique. Et elle m'a dit: Non, M. Harbour, je n'ai aucun problème. Quand je parle à la personne, je lui explique, elle comprend, puis je ne me fais pas tirer. J'ai dit: Quand ça va m'arriver, je veux que ce soit toi qui m'appelles.

M. Ferland: Mais cette personne-là ne peut pas contacter tout le monde au Québec, malheureusement..,

M. Harbour (John): Elle influence son milieu.

M. Ferland: ...malheureusement. Mais j'aimerais parce que... On a encore du temps, M. le Président? Oui?

Le Président (M. Bergman): Oui, oui.

M. Ferland: Concernant la difficulté pour ces personnes-là dans plusieurs cas... et je soulevais tout à l'heure la question de la paperasse. Quand, ces gens-là, on arrive avec — puis là je fais le lien avec les spécialistes — les cas qui nous ont été le plus souvent... en tout cas dans certains de nos bureaux de comté, c'est surtout au niveau des ergothérapeutes où il y a des formulaires. Puis ça peut être vrai pour d'autres spécialistes, mais je vous donne cet exemple-là, O.K., puis il y a plusieurs cas comme ça. Et la personne qui arrive avec un... remplir un formulaire de 8, 10, 12 pages recto verso, moi, je m'excuse, mais elle en perd son latin, puis là ils viennent découragés en plus d'avoir le stress de ne pas avoir de réponse. Est-ce que je vais perdre mon permis? Est-ce que je vais pouvoir le récupérer?

Et souvent, oui, il y a les grands centres urbanisés où les services sont à proximité, mais souvent dans les régions où c'est des petits villages où les personnes âgées utilisent... c'est le seul moyen qu'ils ont pour aller visiter leur parenté, aller d'un village à l'autre ou souvent aller dans une plus grande ville. Donc, est-ce qu'il y a des choses qui sont faites? Parce qu'il y a... je comprends le professionnalisme et la rigueur, je n'en doute aucunement, mais est-ce qu'on peut aider ces personnes-là à faire face à cette problématique au niveau de remplir un formulaire? Bien souvent, ils n'ont pas la parenté, ils n'ont pas... et il y en a beaucoup qui vivent seuls, il y en a beaucoup qui vivent... et les enfants sont partis, ils sont loin, sont à l'extérieur. Donc, ils n'ont personne pour les aider ou les accompagner pour accomplir ces tâches-là fût-ce que remplir un formulaire qui, pour eux, c'est une montagne.

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

M. Harbour (John): M. le Président, si vous me permettez, peut-être que je vais prendre la question en délibéré, comme diraient nos amis les juges, jusqu'à demain, parce que j'aimerais faire la réponse de dire: Oui, la personne peut communiquer avec moi, puis on va l'aider à remplir son questionnaire. On le fait pour l'indemnisation des personnes. Si vous avez un problème, vous avez eu un accident, vous devez remplir un formulaire d'indemnisation, vous êtes à l'hôpital en traumatologie, on a des infirmières qui travaillent pour la société pour remplir la documentation.

Pour ce qui est des rapports pour personnes âgées, lorsqu'on envoie un questionnaire à la personne, j'aimerais mieux attendre pour être bien sûr de vous donner la bonne information par respect des personnes qui nous écoutent pour être sûr que je donne le bon renseignement.

M. Ferland: J'aimerais l'avoir demain, si c'est possible. L'autre chose que j'aimerais que vous regardiez, c'est les délais, parce que vous savez comme moi qu'à 80 ans ou 75 ans, six mois, ce n'est pas la même chose que lorsqu'on a 18 ans. Alors, quand on fait attendre ces

personnes-là pendant quatre, cinq, six mois, huit mois, et le temps qui leur reste, là... Ils n'ont pas 22 ans, on comprend. Donc, moi, je pense que c'est la délicatesse et la façon dont on doit desservir ce type de clientèle là. On doit porter une attention particulière, de façon plus accrue, sur les délais. Je comprends qu'on ne doit pas mettre en péril la question de la sécurité, ce n'est pas ça. Mais, je reviens toujours, pour ces personnes-là, le fait de ne plus avoir de permis de conduire, déjà c'est difficile, c'est un événement de vie, là, c'est une étape de vie, là, importante. Donc, la SAAQ devrait avoir des politiques, des façons de faire pour réduire ces délais-là. Alors, j'attends peut-être demain. Moi, il n'y a pas de problème, on y reviendra aussi demain.

M. Harbour (John): Je peux vous répondre tout de suite sur les délais qu'ils sont présentement trop longs. On avait un inventaire en «back», si vous voulez, de 125 000 évaluations médicales au début de cet été. On l'a baissé présentement à 95 000. Vous allez me dire: Ça représente quoi? Imaginez-vous qu'il en rentre à peu près 2 000 par jour, O.K., évaluations remplies par le médecin, ça fait que... Donc, il y a tout un travail de cuisine à faire. La productivité de notre main-d'oeuvre est de 100 dossiers par jour, sauf dans les cas particuliers où il faut une indexation où l'ergothérapeute est impliqué. Là, à ce moment-là, c'est beaucoup plus difficile, ça demande beaucoup plus d'attention, et la productivité n'est pas la même. Donc, sur les délais, on a mis en place l'infrastructure, et je dois vous dire qu'on est après le faire, on a réussi à résorber le problème. Le problème, je vous dirais, est sous contrôle présentement, mais imaginez-vous qu'on veut se rendre à 15 000 formulaires en inventaire, on en a encore 95 000. Donc, il y a beaucoup d'ouvrage à faire. Je ne vous contera pas de menterie, ici, que ça va nous prendre encore de six mois à un an avant de dire qu'un service est impeccable. Mais le service va redevenir impeccable à la société dans les plus brefs délais. Mais, par contre, former du personnel, je vous expliquais que ça prend jusqu'à un an.

Et j'aimerais aussi avoir une précision sur la première question qui est de remplir le document. Lorsqu'on envoie le document à la personne, habituellement le document est rempli par le médecin et non pas par la personne qui a le document. Vous parlez, vous, d'un document qui doit être rempli par la personne âgée.

M. Ferland: On a eu des cas qui nous ont été rapportés par la personne, et pas juste un, plusieurs cas, et, moi, je trouve que c'est inadmissible. Il devrait au moins y avoir quelqu'un, un accompagnement, pour aider ces personnes-là à remplir le formulaire. C'est compliqué souvent pour ces gens-là.

M. Harbour (John): Je vais vous donner la réponse demain.

Le Président (M. Bergman): Alors, de consentement, suite à l'entente entre les parlementaires, j'ajourne les travaux de la commission à demain, à 13 heures. Merci.

(Fin de la séance à 17 h 29)