



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 30 novembre 2007 — Vol. 40 N° 18

Consultations particulières sur les projets de loi n° 42 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (3)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 30 novembre 2007 — Vol. 40 N° 18

Table des matières

Auditions (suite)	1
Alcotest Québec	1
Association professionnelle des routiers autonomes du Canada (APRAC)	13
Association canadienne des télécommunications sans fil (ACTS)	23
Association québécoise du transport et des routes inc. (AQTR)	33
Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ)	43

Intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

Mme Julie Boulet

M. François Ouimet

M. Guy Ouellette

M. Tony Tomassi

M. Pierre Gingras

M. Serge Deslières

M. Luc Ferland

M. Jean Damphousse

M. Janvier Grondin

M. Sébastien Schneeberger

* M. Stéphane Maurais, Alcotest Québec

* M. John Newton, APRAC

* M. Jean Catudal, idem

* M. Peter Barnes, ACTS

* M. Claude Carette, AQTR

* Mme Dominique Lacoste, idem

* Mme Line Paquette, idem

* M. Marc Gascon, CEVEQ

* M. Pierre Lavallée, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 30 novembre 2007 — Vol. 40 N° 18

Consultations particulières sur les projets de loi n° 42 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (3)

(Onze heures quinze minutes)

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

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à tous les membres de la commission ainsi qu'au public de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pendant la séance. Le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Ouellette (Chomedey) remplace Mme Gonthier (Mégantic-Compton); M. Tomassi (LaFontaine) remplace M. Sklavounos (Laurier-Dorion); et M. Grondin (Beauce-Nord) remplace M. Diamond (Marguerite-D'Youville).

Le Président (M. Bergman): Merci. Nous allons entendre aujourd'hui Alcotest, l'Association professionnelle des routiers du Canada et, dans l'après-midi, l'Association canadienne des télécommunications sans fil, l'Association québécoise du transport et des routes et le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec.

Auditions (suite)

Alors, je souhaite la bienvenue à Alcotest, représentée par M. Stéphane Maurais. Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec les députés et Mme la ministre pour 45 minutes. Alors, la parole est à vous, monsieur.

Alcotest Québec

M. Maurais (Stéphane): Alors, bonjour à tous. Mon nom est Stéphane Maurais. Je suis directeur général d'Alcotest Québec et un des deux fondateurs également de l'entreprise.

Alors, voici l'agenda de ma présentation. Alors, principalement, je veux vous parler d'un peu qui nous sommes, nos collaborateurs au niveau de notre entreprise; des études qu'on a faites, au cours des dernières années, au niveau de la sécurité routière; un sondage qu'on a fait

avec les entreprises québécoises; et évidemment comment on peut améliorer le bilan routier. Donc, évidemment, mon expertise se situe principalement au niveau de l'alcool au volant. Je ne parlerai pas de cellulaires, des choses comme ça, je vais vraiment vous parler d'alcool au volant, c'est là qu'est notre expertise.

Alors, notre mission principalement chez Alcotest Québec, c'est sauver des vies et prévenir des accidents en offrant aux consommateurs des outils de mesure d'alcoolémie, leur donner la preuve tangible qu'ils dépassent peut-être la limite légale sans le savoir nécessairement. Alors, nous, on s'adresse principalement aux gens de bonne foi; M. et Mme Tout-le-monde principalement constituent notre clientèle cible.

Alors, avant d'arriver au projet de loi, je vais vous expliquer un peu qui on est, qu'est-ce qu'on fait, pour vous expliquer un peu notre position par rapport au projet de loi qui va être présenté. Donc, ça fait quand même depuis 1989 qu'on est en opération. Alors, vous pouvez imaginer qu'en 1989 parler d'alcool au volant, c'était un petit peu moins populaire. Aller voir des tenanciers de bar pour leur dire: Ce serait bon de tester les gens avant qu'ils prennent le volant, on n'était pas toujours bien reçus.

La fondation de l'entreprise a été rendue possible, si je dirais... pas possible, mais, disons, fait suite au décès du père d'un des fondateurs — qui est mon partenaire — qui, lui, a été victime d'un conducteur en état d'ébriété le 24 juin. Donc, évidemment, il y a une raison vis-à-vis la création d'une entreprise, c'en est une.

Au niveau de nos instruments de mesure, on a plusieurs instruments de mesure. Alors, pour vous rassurer, ce n'est pas nécessairement des produits qui viennent toujours de la Chine. Nos fournisseurs sont souvent les mêmes que vous connaissez, principalement Alcohol Countermeasure Systems, Guardian Interlock, c'est le même fabricant qui fabrique les antidémarrageurs dans les véhicules, que vous voyez souvent lorsque les récidivistes, au bout de trois mois... pas les récidivistes, lorsque les gens perdent un permis de conduire, au bout de trois mois peuvent reconduire en ayant un antidémarrageur dans leur véhicule. Alors, ils n'ont qu'à souffler dans l'appareil; s'il n'y a pas d'alcool, le moteur va partir. Donc, principalement, nos produits viennent de cette même entreprise là, qui est située à Mississauga, en Ontario.

Alors, nos produits et services. Alors, principalement, notre produit, qui a beaucoup de succès, c'est un petit appareil comme ça, un petit appareil chimique qui permet de détecter si vous êtes au-dessus de la limite légale ou pas. On va vous en donner un tout à l'heure, en fin de présentation. On a également beaucoup d'appareils situés dans les bars, les restaurants, au Casino de Montréal, qui permettent aux gens de se tester avant de prendre le volant. Et je tiens à vous rassurer également à ce

niveau-là: ces appareils-là sont calibrés régulièrement par des techniciens. D'ailleurs, le manufacturier exige que ce soit fait, à défaut de quoi l'appareil se met en mode off automatiquement.

● (11 h 20) ●

On fait aussi beaucoup de location pour des partys de Noël présentement, des tournois de golf, des choses comme ça. On fait beaucoup de formation en entreprise. On a d'ailleurs sorti une publication sur la prévention de l'alcool au volant lorsqu'on fait de la formation en entreprise.

On fait également du service de raccompagnement automobile dans le style de Nez rouge. On est associés avec des entreprises qui ne font que ça, et tous nos produits également sont fabriqués par une entreprise certifiée ISO 9001. Donc, c'est des choses qui fonctionnent bien, qui ont été testées et retestées. Je pourrais vous dire, entre novembre et décembre, on doit être la compagnie qui est le plus testée, au Québec, avec nos produits, que ce soit Radio-Canada, TVA. Souvent, on se demande si ça fonctionne vraiment. Alors, on a fait nos preuves à ce niveau-là, je peux vous en assurer.

Donc, tout ça nous a amenés, je pense, depuis 18 ans, à avoir une expertise intéressante au niveau de l'alcool au volant. Juste pour donner un petit exemple: ici, vous avez un test sur les écrans. À votre gauche, vous avez un alcootest qui... la personne a soufflé, les cristaux sont jaunes et, lorsque ça devient vert et que le vert dépasse la ligne noire, ça signifie que vous êtes au-dessus de la limite légale. Donc, c'est comme un test de grossesse. Ça ne dit pas si vous êtes à 0,05, 0,08 ou 200 mg. Ça dit vraiment si vous êtes au-dessus de la limite légale ou pas.

Nos collaborateurs, principalement. Alors, il y a le réseau des SAQ qui travaille avec nous depuis 2001 et il y a environ 1 200 autres points de vente: les pharmacies, des Couche-Tard, des choses comme ça. On est également membre d'Éduc'alcool, avec lesquels on travaille bien. On travaille également avec des services de raccompagnement comme Extrême limite et Nez rouge, évidemment; Action Service, qui favorise l'installation... dans son cours au niveau des tenanciers, d'avoir des appareils dans des... le suggère fortement. On travaille beaucoup avec la Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes du Québec, qui vont venir présenter un petit mémoire la semaine prochaine; et M. Bertrand Godin, qui est notre porte-parole, que vous connaissez peut-être, un ancien coureur automobile et un chroniqueur média également.

En 2006, on a servi environ 250 000 consommateurs. Donc, je vous demanderais de garder ça en tête pour tout à l'heure; ça va être un chiffre intéressant. Donc, que ce soient des petits alcootests comme ça, dans les bars, les événements, 250 000 individus ont utilisé nos produits en 2006. On a couvert 1 200 événements corporatifs principalement: tournois de golf, partys de Noël. Et on s'est alliés avec un service de raccompagnement parce qu'on se disait toujours: Oui, si la personne est au-dessus de la limite légale, qu'est-ce qu'elle peut faire? On lui offre maintenant un raccompagnement... un abonnement à Extrême limite, qui ne coûte rien. Donc, c'est une valeur de 20 \$ qui est inclus dans chaque alcootest vendu dans le réseau de distribution.

Je vais vous poser une question: Vous prenez une bouteille de vin que vous partagez avec quelqu'un en 1 h 30 min. Quel est votre taux d'alcool? Je bois une bouteille de vin en 1 h 30 min. On me dit ici: Aucune idée.

Des voix: ...

M. Maurais (Stéphane): En milligrammes. Mettons, la limite, c'est 80 mg.

Une voix: 49.

M. Maurais (Stéphane): 49? On ne sait pas. Êtes-vous au-dessus? Vous avez un bon exemple de ce qu'on vit, nous, chaque jour, dans notre entreprise. Les gens ne le savent pas, quand ils sont au-dessus de la limite de 0,08 ou de 50 mg. Il n'y a pas personne qui peut prétendre savoir ce taux-là parce qu'il y a beaucoup de facteurs qui viennent en...

Une voix: ...

M. Maurais (Stéphane): Pardon?

M. Ouimet: Ce qu'on sait, c'est qu'ils ne devraient pas prendre le volant.

M. Maurais (Stéphane): Définitivement. C'est une chose qu'on marque dans tous nos produits, d'ailleurs: Si vous buvez, ne conduisez pas. Si vous décidez de conduire, à ce moment-là, il y a des outils qui existent à ce niveau-là.

C'est comme si je vous disais: La limite sur les autoroutes, c'est 100 km/h, et, du jour au lendemain, je vous enlève votre odomètre dans votre véhicule. Vous roulez 120, 125 km/h, on vous arrête. Malheureusement, vous étiez au-dessus de la limite légale. C'est la même analogie qu'on va faire au niveau de l'alcool au volant. On dit aux gens: C'est 50 mg, c'est 80 mg, mais on ne donne pas des outils concrets aux gens pour se mesurer.

À cet effet-là, je vais vous parler d'une petite étude qu'on a faite. On a testé 12 000 personnes dans des événements corporatifs. Alors, chaque appareil qu'on a dans des événements corporatifs, évidemment on peut avoir des statistiques, et ces statistiques-là sont assez éloquentes: 40 % des gens qu'on a testés étaient au-dessus de 80 mg; 10 % affichaient un taux entre 50 et 79 mg; et 50 % affichaient un taux en bas de 49 mg, O.K.? Donc ça, c'est sur 12 000 tests. C'est quand même un échantillon assez intéressant. Donc, on voit quand même une tendance assez intéressante au niveau du taux de 80 mg et plus.

Sur les 40 % des personnes testées, seulement la moitié de ces personnes-là se doutaient qu'ils étaient au-dessus de la limite légale de 0,08; l'autre moitié ne le savait pas et s'en allaient prendre le volant. Alors, je pense que c'est une statistique fort intéressante. Ce n'est pas par mauvaise volonté que les gens vont prendre souvent le volant à ces niveaux-là. C'est qu'ils croient vraiment... ils ont les facultés affaiblies, ils ont le jugement affaibli, ils pensent vraiment qu'ils sont en mesure de conduire, et, lorsqu'on les teste, oups! ils sont au-dessus de 0,08: Je ne savais pas, je ne m'en doutais pas.

Alors, si on se ramène, tout à l'heure, à ce qu'on a dit, 20 % de 250 000 personnes qu'on sert chaque année, ça fait quand même 50 000 personnes qui n'ont pas pris leur véhicule grâce à notre intervention. Combien de vies ont été sauvées? On n'en a aucune idée évidemment parce que ce n'est pas des statistiques qu'on peut avoir. Ce qu'on sait, par exemple, c'est: Il y en a sûrement quelques-unes... des accidents, des pertes de permis de conduire, des troubles familiaux, des dollars épargnés, au niveau de la SAAQ, en indemnisations, des accidents évités, des décès, c'est toutes des choses, je pense, qu'au niveau des bénéfices qu'on a apportés au bilan de la sécurité routière, qui sont importantes.

Et les consommateurs, les victimes... Je voyais, d'ailleurs, l'an passé, malheureusement, lors d'un accident qu'il y a eu en Beauce, un accident qui a coûté la vie à quelques jeunes, que même les familles des victimes favorisaient l'utilisation d'instruments de mesure dans les bars pour que les gens puissent se tester ou, à tout le moins, lorsque vous avez un argument avec quelqu'un — s'argumenter avec une personne qui est au-dessus de 0,08, ça ne finit jamais gagnant — alors, lorsqu'on lui dit: Écoute, prends un petit test, fais un test pour savoir quel est ton taux d'alcool — et c'est quelque chose qui fonctionne bien, qui est ISO 9001, qui est scientifique — alors au moins on a une preuve tangible que la personne est au-dessus de la limite légale.

Événements corporatifs. Alors, comme je vous disais tout à l'heure, on fait beaucoup d'événements corporatifs. On en sert peut-être 1 200 par année. Je vous inviterais à aller dans le petit document que je vous ai préparé. On va aller à la citation qui est: *Quelques commentaires*. Alors, vous allez voir le point n° 3, par exemple. Alors, c'est plein de témoignages qu'on a eus des entreprises. Alors, à la deuxième page, point n° 3: «Nous savons que des personnes se sont fait raccompagner après voir vu leur taux d'alcool et d'autres qui avaient passé le test en début de soirée ont arrêté de consommer de l'alcool.»

Si on va au point n° 4: «Par le nombre de personnes qui ont décidé de réserver une chambre, ou encore de prendre un taxi, ou de se faire reconduire par un conducteur qui n'avait pas pris d'alcool.» Alors, c'est toutes des conséquences. Lorsque des gens se sont testés, ils ont vu qu'ils étaient au-dessus de la limite, ils ont décidé de ne pas conduire. Donc, c'est des interventions concrètes au bilan routier.

La notion de facultés affaiblies. On en parle souvent, c'est souvent un argument qu'on va nous servir à titre d'entreprise: Oui, mais, Stéphane, vos alcootests ne permettent pas de savoir si les gens ont les facultés affaiblies par la drogue, par les médicaments, par la fatigue. C'est vrai. Notre position à ce niveau-là, c'est que, si on réussit à enlever 90 %, 85 % des gens qui ont les facultés affaiblies par l'alcool — c'est un alcootest évidemment — je pense que c'est un élément à ne pas négliger. C'est comme si je vous disais au niveau des condoms: Est-ce que les condoms vont enrayer toutes les MTS et le sida? Non, pas nécessairement, mais, à tout le moins, ça en enlève une bonne partie à ce niveau-là. Donc, que ce soit la position de la SAAQ, souvent, ou de quelques autres intervenants par rapport aux outils de mesure, qui vont dire: Oui, c'est intéressant, mais ce n'est pas bon pour les médicaments ou la fatigue, c'est

vrai, mais est-ce qu'on va, pour ainsi dire, tasser les bénéfices rattachés à ça? Je pense que c'est une bonne question à se poser à ce niveau-là.

Et aussi il faut prendre en considération que nos appareils considèrent que notre taux peut augmenter dans les 60 minutes suivant un test. Donc, si on dit que vous pouvez conduire, vous pouvez vraiment conduire avec ça, même si votre taux peut augmenter de 20, 25 mg dans l'heure qui suit.

Boire et conduire? On disait tout à l'heure, sur tous nos appareils, on invite les gens: Si vous buvez, ne conduisez pas. La réalité est autre chose. Les gens en événements, les gens vont prendre une bouteille de vin au restaurant, aller dans un restaurant, les gens qui vont sortir vont avoir pris une ou deux consommations. Alors, nous, on se dit: Si vous buvez, ne conduisez pas. Si vous décidez de conduire, assurez-vous d'être en mesure de le faire vraiment.

Alors, des mesures favorisant la prévention. Alors, des outils de mesure, comme on a parlé; des campagnes d'information publiques — une expérience similaire qui est effectuée en France, on va en parler un petit peu plus tard; et peut-être même des alcootests qui pourraient être disponibles pour les gens avant de partir.

Alors, dans votre document, j'ai présenté également les résultats du gouvernement français qui, présentement, à l'heure où on se parle, fait une grande campagne, au niveau de l'utilisation des alcootests, par des affiches et par des campagnes radio dans le style de: *0,5 g/l — 50 mg — c'est deux verres. Mais pleins comment?* Alors, on invite les gens à se tester avant de prendre le volant.

● (11 h 30) ●

Au niveau du projet de loi, notre expertise nous amène à se dire que le sentiment de se faire arrêter doit être plus grand dans des endroits où il y a beaucoup de surveillance policière. Je pense au Club de golf Le Blainvillier; il y a beaucoup de barrages, les membres nous appellent: On veut avoir des appareils de mesure.

Que la limite soit à 50 ou 80 mg, ce qui est important, c'est d'avoir des outils de mesure. À notre avis, les consommateurs problématiques se situent au-dessus de 80 mg dans le sang; se concentrer également sur les récidivistes versus M. et Mme Tout-le-monde, les hommes principalement de 50 ans et plus; offrir une formation portant sur l'alcool au volant dans les cours de conduite, avec essai de lunettes simulant un état d'ébriété associés à un logiciel de conduite automobile — c'est ce qu'on fait présentement; faire de la prévention pour les gens qui sont en dessous de 80 mg; faire une graduation des sanctions plus le taux d'alcoolémie est élevé; un respect des lois proposées; responsabiliser les individus. Et, juste le fait d'en parler présentement, je peux vous dire que, nous, en tant qu'entreprise, on a beaucoup de demandes à ce niveau-là.

Donc, en résumé, nos interventions et produits vont sauver des vies et des accidents. À notre avis, il faut offrir des outils de mesure et faire un peu comme la France fait au niveau des campagnes de prévention nationales. Présentement, ça se fait. Il y a plus de 2,5 millions d'éthylotests qui vont être distribués.

Le mot de la fin. Nous sommes désireux de travailler en partenariat avec la commission afin d'offrir aux consommateurs des moyens concrets et fiables qui

peuvent prévenir des accidents reliés à l'alcool au volant.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Maurais. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. Maurais. Alors, très heureuse de votre présence ce... bien, ce matin ou ce midi, en commission parlementaire. Alors, essentiellement, vous êtes venus faire la promotion de votre outil qui pourrait s'avérer très utile ou très efficace pour contrer ou... en fait pour avertir les gens d'une consommation potentielle ou d'une consommation qu'ils ont faite et être capables de détecter s'ils sont aptes ou pas à conduire. Je pense que le gros de votre présentation, c'était de nous présenter votre produit.

Il y a une phrase que vous n'avez pas dite, mais je vais la dire parce que ça... Vous dites dans le projet de loi: Se concentrer sur les récidivistes versus M. et Mme Tout-le-monde; les hommes de 50 ans et plus sont très difficiles à convaincre. Alors, je pense que ça va s'adresser à beaucoup de monde ici.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Non, c'était juste... c'était une blague, c'était une blague, c'est... Non, non, mais, tu sais...

Une voix: C'est le fun qu'elle ait regardé juste l'autre bord.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Ah, non, non, non! Non, non, c'est que monsieur a eu la délicatesse, il ne l'a pas dit. J'ai trouvé ça... Regarde... Je voulais juste vous agacer.

M. Maurais (Stéphane): ...lever la tête encore.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Je voulais juste vous agacer. C'était une blague.

M. Maurais (Stéphane): Oui, oui.

Mme Boulet: Je voudrais savoir c'est quoi que vous attendez, mettons, de la SAAQ ou du gouvernement par rapport à votre produit. Est-ce que vous aimeriez que... Il n'y a pas d'autorisation, vous avez le droit de le vendre. Est-ce que ce serait de faire une campagne de sensibilisation conjointe avec la SAAQ? C'est quoi que vous aimeriez dans... J'imagine, vous avez un plan de match, pour les mois et les années à venir, pour votre produit qui, je pense... on doit en faire la promotion, de ce type de produit là, et j'aimerais juste... C'est quoi que vous voyez, là? Après qu'on ait dit que ça existe, que ça fonctionne puis que ça peut sauver des vies humaines, qu'est-ce qu'on peut faire de plus, comme gouvernement, dans ce sens-là?

M. Maurais (Stéphane): Le plan de match est très simple. Ce qui est le fun, c'est qu'on ne demande aucune espèce de subvention au gouvernement. Alors,

c'est une bonne nouvelle, dans un premier temps. On est autonomes, on peut fonctionner de façon concrète.

Au niveau de ce qu'on attend, c'est simplement avoir... lorsque la SAAQ fait des campagnes, simplement dire qu'il existe des outils de mesure sur le marché et non pas dire, comme on a entendu pas plus tard que la semaine dernière, que ce qu'on faisait ne fonctionnait pas. Alors, c'est une information qui était tout simplement...

Mme Boulet: À la SAAQ, ils ont dit ça? Il y a des gens qui ont dit ça?

M. Maurais (Stéphane): Oui, définitivement.

Mme Boulet: O.K.

M. Maurais (Stéphane): Je pense que... Ça s'est passé la semaine dernière, et j'ai communiqué avec les gens, personnellement, de la SAAQ qui se sont excusés par la suite, mais je veux être sûr que le message se passe que ce qu'on fait, nous, c'est sérieux, c'est certifié, puis, lorsque des informations sont demandées aux gens de la SAAQ, soit au téléphone, soit dans des salons, de ne pas se faire dire que ça ne fonctionne pas, ou que ce n'est pas calibré, ou que ce n'est pas entretenu régulièrement. Ça, je pense que c'est une chose de base. Mais, au-delà de ça, c'est simplement dire aux gens: Il y a des services de raccompagnement, il y a le taxi, il y a des chambres d'hôtel et également des outils de mesure qui existent sur le marché, qui sont efficaces, qui sont utilisés partout dans le monde.

Mme Boulet: On parle, dans le projet de loi, d'abaisser le 0,08 au 0,05, parce qu'on dit qu'entre le 0,05 et le 0,08 on a juste qu'à cinq fois plus de chances d'être impliqués dans un accident. M. De Koninck nous disait qu'à partir de 0,02 certaines personnes peuvent avoir des effets. Je sais que, chez l'ADQ, eux, ils disent que c'est 6 % des gens, donc 36 décès, puis c'est seulement que 36 décès, ce n'est pas important. Nous, on veut sauver le plus de monde possible. Quand on réussira à en sauver une, bien, regarde donc, ce sera un gain. Puis c'est l'objectif qu'on recherche, c'est sauver des vies humaines.

Votre appareil, il peut être calibré puis être bien calibré à 0,05 même si la limite, elle, est baissée?

M. Maurais (Stéphane): Oui.

Mme Boulet: Oui? Ça peut être fait?

M. Maurais (Stéphane): C'est très facile.

Mme Boulet: Pour vous, ce n'est pas problématique.

M. Maurais (Stéphane): Non.

Mme Boulet: O.K. Combien ça se vend, un tube comme ça, monsieur...

M. Maurais (Stéphane): C'est moins cher qu'une consommation. Donc, ça se détaille, dans les magasins, entre 4,95 \$ et 5,50 \$ environ. Et, pour les entreprises

qui en commandent, directement chez nous, en des grandes quantités, ça revient à 3,50 \$. Donc, souvent, les entreprises vont le mettre dans l'assiette des invités...

Mme Boulet: Des parties de Noël.

M. Maurais (Stéphane): ...lors d'un party. Ils vont le personnaliser avec leur nom: Bonne soirée. Soyez sécuritaires. Ceci n'est pas qu'un simple alcotest, c'est Desjardins qui se préoccupe de ses gens, des choses comme ça.

Mme Boulet: Alors, moi, je vais laisser la parole à mes collègues, mais, moi, je vous félicite puis je trouve que c'est un outil très intéressant. Et assurément le message va être passé à la SAAQ, dans un premier temps. Et, moi, je pense qu'à chaque fois qu'on peut se doter d'un outil qui va nous permettre de faire un pas de plus, d'aller plus loin dans le sens d'améliorer le bilan de la sécurité routière, je pense qu'on ne peut pas être contre.

L'important, c'est que ce soit bien fait, que ce soit calibré, que ce soit juste, là, que ce ne soit pas quelque chose qu'on vend pour vendre puis que les résultats ne sont pas les bons. Et, si vous me dites: C'est calibré, c'est certifié, moi, je veux tout simplement vous féliciter. Puis, s'il y a quoi que ce soit qu'on peut vous aider, ça nous fera plaisir, M. Maurais. Alors, je vais laisser la parole à mes collègues. Merci.

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

M. Ouellette: Moi, j'ai deux petites questions pour vous. Vous en avez peut-être parlé tantôt, là, mais j'ai peut-être manqué ça parce qu'on a eu un petit problème d'écran, là. Votre entreprise existe depuis quand?

M. Maurais (Stéphane): 1989.

M. Ouellette: O.K. Et vos appareils, vous dites qu'ils sont certifiés. Est-ce qu'il faudrait changer la législation d'une certaine façon de façon à ce que, si on voulait les utiliser, là, ils puissent être inclus dans une stratégie, ou dans le projet de loi, ou...

M. Maurais (Stéphane): Non. Ils sont déjà tout prêts finalement pour tout nouveau projet de loi. Si on prend les appareils qui sont dans les bars, c'est une opération qui prend environ 10 secondes. On dit tout simplement à l'appareil... Lorsque le taux exact est en haut de 50 mg, l'appareil va marquer: Vous dépassez les limites légales. Donc, c'est vraiment un programme qui est déjà fait à l'intérieur. Pour ce qui est des appareils également, c'est extrêmement facile à faire à ce niveau-là.

M. Ouellette: Mais légalement ils n'ont jamais été — je m'excuse, M. le Président; légalement — ils n'ont jamais été utilisés, ou impliqués, ou on ne s'en est jamais servi dans aucune cause qui est allée à la cour...

M. Maurais (Stéphane): Non. Non.

M. Ouellette: ...d'une quelconque façon.

M. Maurais (Stéphane): On a toujours été clairs. Ce sont des appareils de prévention. Les seuls appareils qui peuvent être utilisés dans les cours, c'est les appareils approuvés des policiers parce qu'évidemment il pourrait y avoir certains problèmes à ce niveau-là, là. Mais les seuls appareils, au niveau de la loi, comme vous le savez, c'est les appareils utilisés par les policiers. On a...

M. Ouellette: Et...

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

M. Ouellette: ...M. le Président, ils pourraient effectivement être calibrés pour aller avec les nouvelles limites du 0,05.

M. Maurais (Stéphane): Oui. Exactement.

M. Ouellette: Ça, ça pourrait se faire en usine puis ça pourrait facilement être transformable.

M. Maurais (Stéphane): Oui. Oui.

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

M. Tomassi: Oui, merci, merci beaucoup. Bienvenue... M. Maurais, c'est ça?

M. Maurais (Stéphane): Oui.

● (11 h 40) ●

M. Tomassi: Je vous entendais parler tantôt puis je n'étais pas là, là, quand la SAAQ a fait le commentaire au téléphone. Mais je lisais votre petit document qui était inclus dans les alcotests et vous avez une clause de déresponsabilisation vis-à-vis de l'entreprise qui dit que les résultats du test ne peuvent en aucun cas être opposables à ceux obtenus lors des contrôles officiels. L'utilisation de l'alcotest et les décisions prises par son utilisateur en fonction de ce test sont sous son entière responsabilité. Elles ne peuvent en aucun cas engager celle du fabricant, de ses distributeurs et de ses détaillants. Et là vous rajoutez à la fin: Il est ainsi possible que les facultés d'une personne soient considérées comme affaiblies — l'exemple de drogue — même si son taux d'alcool est en dessous de la limite légale.

Alors, je crois que c'est bienvenu de la SAAQ de mettre des bémols lors de l'utilisation de ces outils. Parce qu'il ne faut pas non plus... Et je n'enlève rien aux bienfaits de votre produit, là. On est toujours mieux de se tester que de ne pas se faire tester. Mais le bémol est là et il doit être pris en considération, parce que, si on prétend que les gens, une fois qu'ils aient pris une consommation, utilisent votre produit et que l'indication indique qu'il est à moins de 0,08 mg, ou de 80, ou 50 mg et la personne prend le volant tout en étant sous l'effet de l'alcool, en quelque sorte, là, vous, vous vous déresponsabilisez, mais on déresponsabilise aussi le citoyen. Or, c'est un grand bémol, là, que, moi... Et je verrais mal à ce que la SAAQ ne le fasse pas dans ses publicités qu'elle lance vis-à-vis la population.

En réalité, là, quand on prend un verre, on ne devrait pas prendre la voiture, point à la ligne. Et je veux que, dans vos messages que vous lancez, vous le mettiez aussi en grosse note, là, et non pas seulement dans un petit document écrit en petit où est-ce que les gens, la majeure partie, ne le liront pas. Ils vont prendre votre bidule, ils vont mettre les deux embouts et ils vont souffler dedans et ils vont prendre le calcul pour dire que: Je suis correct puis je prends le volant, là.

M. Maurais (Stéphane): Je suis content que vous ameniez ce point-là, puis loin de nous de se cacher à ce niveau-là. Bertrand Godin, qui est notre porte-parole, fait environ 60 interventions média par année présentement. Et, hier, son intervention, à TVA, avec François Paradis, il y a au moins deux, trois minutes qu'il a passé là-dessus au niveau des facultés affaiblies par les médicaments, par les drogues ou par la fatigue. Donc, on ne s'en cache pas puis on le dit ouvertement aux gens, on ne peut pas se cacher de ça: Vos facultés peuvent être affaiblies par d'autres choses, par de l'alcool, ou un verre de vin, ou un verre de bière, puis on le met en plus dans nos instructions. Mais c'est sûr qu'au niveau de l'alcool c'est un produit qui est efficace. Mais, vous avez raison, si on parle de médicaments ou de n'importe quoi, c'est la même chose que pour tous les alcootests qui sont sur le marché présentement.

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

M. Ouimet: Très brièvement, M. le Président, sur la lancée de mon collègue le député de LaFontaine, dans le fond, le message que, nous, on souhaite lancer comme législateurs, c'est lorsque vous consommez, évitez de prendre le volant, alors que le message qui est presque associé à votre produit, c'est: Vous pouvez prendre le volant, mais faites donc une vérification avant avec notre produit, ce qui donne une zone de confort au consommateur mais qui n'est pas à toute épreuve.

M. Maurais (Stéphane): Comme j'ai parlé tout à l'heure, notre position: Si vous prenez de l'alcool, ne conduisez pas. Si vous décidez de conduire ou si un de vos amis veut conduire... Moi, ça arrive souvent, dans des événements, des individus: Je suis capable. Qu'est-ce qu'une personne va nous dire après une soirée: Il me semble que tu as bu pas mal? Pas de problème, je suis correct. Je suis sûr que vous avez déjà entendu ça: Pas de problème, il n'y a aucun problème, je suis correct, ça fait une heure que je ne bois pas, je prends de l'eau, puis dans les faits ils ont les facultés affaiblies.

Le meilleur exemple que je peux vous dire: Ce soir, on a participé à J.E., qui va être diffusée à 7 heures. Ils ont fait boire des gens. Les trois personnes, on leur a demandé: Êtes-vous capables de conduire? Qu'est-ce que les trois personnes ont dit? Pas de problème, je peux conduire. Il y avait une personne à 137 mg, une à 111 mg puis une à 87 mg, les trois venaient de nous dire: Pas de problème, je peux conduire. Les gens ont les facultés affaiblies, ils ont le jugement affaibli en haut de 80 mg. Alors, pour convaincre quelqu'un, juste à s'argumenter, vous ne serez pas gagnant, alors utilisez un outil de mesure pour prouver à votre collègue, à votre ami,

à votre blonde, à votre chum: Je pense que tu es au-dessus de la limite.

M. Ouimet: Est-ce qu'il arrive également, en utilisation... puis le produit, là, je ne veux pas non plus le dénoncer, là, je ne veux pas en faire la promotion, mais c'est une chose que je veux signaler, il arrive également que les consommateurs se disent: Bon, je ne peux pas conduire maintenant, je vais peut-être prendre un café ou un deuxième café et je vais conduire dans 30 minutes, mais là ça lui prend un autre de vos produits: s'il en a juste un, ce n'est pas suffisant, il faut qu'il en achète deux ou trois pour faire la vérification avant de prendre le volant. C'est pour ça que je vous dis: Le...

M. Maurais (Stéphane): Oui. À ce moment-là, on a des appareils électroniques qu'on peut leur vendre un peu plus cher...

M. Ouimet: Oui.

M. Maurais (Stéphane): ...je n'ai pas parlé non plus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouimet: Oui. C'est pour ça que je vous dis: Le message que, nous, on préfère lancer...

M. Maurais (Stéphane): Oui, oui.

M. Ouimet: Le message qu'on préfère lancer, c'est: Lorsque vous consommez, ne conduisez pas.

M. Maurais (Stéphane): Je comprends votre position et je n'ai aucun problème avec ça non plus.

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

Mme Boulet: M. Maurais, juste pour terminer, là: Est-ce que vous pensez, de passer de 0,08 à 0,05, que c'est une bonne mesure pour envoyer un message clair à la population, comme ça se fait partout dans les autres provinces canadiennes et comme est la tendance à l'international de réduire le niveau d'alcool permis?

M. Maurais (Stéphane): Je vais répondre en politicien.

Mme Boulet: O.K. Non, mais je voulais que vous répondiez comme individu.

M. Maurais (Stéphane): Comme individu, je dois vous dire, honnêtement, j'ai lu plein de documents au niveau de la consommation entre 50 mg et 80 mg, pour une étude qui va nous dire que les risques ont augmenté de beaucoup, il y a un autre livre vert qui a été publié par Éducalcool, que je considère assez intéressant, qui va dire que ce n'est pas nécessairement vrai. Dans plusieurs pays dans le monde, lorsque les taux sont à 50 mg, d'autres sont à 80 mg, les taux qui sont à 80 mg, les pays ont un meilleur bilan routier. Ça fait que, là, je nage entre plusieurs études que vous comprenez que...

Mme Boulet: O.K. O.K.

M. Maurais (Stéphane): J'ai beaucoup de la misère à me faire une bonne vision. Mon message finalement, c'est de dire: Si vous avez un doute ou si vous voulez convaincre quelqu'un, bien, prenez un outil de mesure, tout simplement.

Mme Boulet: O.K. Merci beaucoup.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, pour l'ADQ, chaque vie compte, et je suis particulièrement fier de voir qu'il y a une entreprise de chez nous qui a inventé, qui met en marché un produit qui permet effectivement aux gens de voir si, oui ou non, ils peuvent se mettre à l'arrière du volant. Vous me dites qu'en France... Parlez-moi donc un peu de la France et de l'implantation que vous avez, en France, au niveau de la vente.

M. Maurais (Stéphane): Alors, la France, en 2004, ils ont fait une grande campagne de sensibilisation auprès des consommateurs en disant aux gens, bien, pour la période estivale, le 23 juin 2004 justement, de faire un peu ce que je vous disais tout à l'heure: Si vous avez un doute, si vous voulez convaincre un ami, achetez-vous un petit appareil éthylotest qui est en vente dans les pharmacies. Alors, ils ont fait des campagnes... des campagnes... des affiches et des annonces radio tout simplement, un peu comme on fait, au Québec, pour différentes campagnes. Eux, ils ont mis l'emphase sur les éthylotests. Ça a tellement bien fonctionné qu'ils ont récidivé au début décembre, et ils recommencent une campagne jusqu'au 31 décembre en disant aux gens le même message qu'ils ont repris, en 2004, au niveau de la campagne de sensibilisation auprès des consommateurs français. Et évidemment c'est quelque chose qui a bien fonctionné puisqu'ils l'ont refait, et on m'a contacté, justement hier, pour m'aviser de ça.

M. Gingras: Excellent. Mais ça doit être dur de vendre la technologie ailleurs quand on a de la misère à le faire chez nous.

M. Maurais (Stéphane): C'est des choses... c'est des situations qui arrivent souvent dans plusieurs domaines, là, mais on essaie de tracer notre voie quand même, puis c'est...

M. Gingras: Le pourcentage d'erreur, vous avez dit, de votre test?

M. Maurais (Stéphane): Lors des certifications, on parle toujours d'un taux de 2 %, sauf que, nous, ce qu'on a fait pour éviter ce 2 % là: si l'appareil, évidemment, est bien utilisé, que les gens soufflent vraiment bien dans l'appareil, qu'ils vont percer l'appareil dans les deux extrémités, on fait changer les cristaux avant le 80 mg pour évidemment éliminer cette marge d'erreur là, puis on aime autant mieux dire à une personne, même si elle n'est pas légalement... si légalement elle ne peut pas conduire, de dire: Ne conduisez pas, tout

simplement. Donc, on a enlevé cette marge d'erreur là avec cet outil-là.

Et, dans les premières années qu'on a sorti notre alcootest, on disait aux gens: Soufflez pendant sept secondes. Ce qu'on voyait, c'est que les gens pouvaient arrêter à six secondes, cinq secondes ou quoi que ce soit. Donc, on a mis une petite pastille rouge qui tourne au blanc lorsque la personne a soufflé 1,5 litre d'air; au niveau scientifique, c'est ce que ça prend. Donc, lorsque la petite pilule, la petite pastille rouge devient blanche, ça signifie qu'on a assez soufflé et que le test est valide. Alors, c'est toutes des petites choses qu'on a améliorées, au cours des années, pour justement éliminer les marges d'erreur puis avoir un résultat qui est fiable à ce niveau-là.

M. Gingras: Bon. Est-ce qu'il y a déjà eu des recours contre vos tests?

M. Maurais (Stéphane): Non.

M. Gingras: Aucun recours juridique ou...

M. Maurais (Stéphane): Aucun recours en 18 ans...

M. Gingras: En 18 ans?

M. Maurais (Stéphane): En 18 ans, aucun recours.

M. Gingras: Ce que je comprends des propos de mon collègue de Marquette, c'est que, quand on prend un verre, on ne devrait pas conduire, mais encore je comprends mal ou j'ajuste mal les propos avec la volonté gouvernementale. On dit à l'heure actuelle: La limite est de 0,08 au niveau criminel. Au Québec, on veut la baisser à 0,05, mais, eux, ils disent: Même un verre... même 0,02, c'est trop. Donc, ils n'ont pas le courage de leurs convictions, ou ils disent: Faites ce que je dis, pas ce que je fais, ou... En tout cas, c'est un message, je pense, qui est assez ambigu. On dit 0,08, ce n'est plus bon, puis là on va mettre 0,05, mais on va vous enlever rien que pour 24 heures, on ne vous donnera pas... on va vous enlever votre permis, mais on ne vous donnera pas de point, puis c'est juste pour vous dire que vous n'auriez peut-être pas dû, puis... Mais, en fin de compte, ils disent: 0,02, prenez-le même pas. Donc, je trouve que le message qui est envoyé par cette loi et par le gouvernement est effectivement ambigu.

Je vais maintenant continuer mes questions à Alcotest puisqu'il est ici pour ça. Vous nous avez parlé tantôt de la SAAQ. Donc, ça fait combien de temps avec la SAAQ que vous intervenez ou que vous discutez?

M. Maurais (Stéphane): Je vous dirais, la première fois qu'on a rencontré la SAAQ, c'est avec Jacques Brind'Amour. 2004, peut-être?

M. Gingras: 2004, on est rendus en 2007, oui...

M. Maurais (Stéphane): Automne.

● (11 h 50) ●

M. Gingras: ...et puis toujours pas de réponse ou de position à l'égard de favoriser, ou de permettre,

ou... C'est toujours ambigu. C'est aussi ambigu que le projet de loi libéral.

M. Maurais (Stéphane): C'est toujours une position tiède. Une position tiède, disons, là. Mais, comme je vous ai dit tout à l'heure, nous, ce qu'on voulait avec la SAAQ... on ne veut vraiment pas d'argent ou quoi que ce soit, c'est simplement une petite reconnaissance qu'au niveau du bilan routier on fait quelque chose de positif. C'est un moyen parmi tant d'autres, avec les bémols qu'on a mis tout à l'heure — on est capables de vivre avec ça. C'est un outil qui peut être intéressant à utiliser.

M. Gingras: Je vous lis un passage d'une lettre que John Arbour vous écrivait, parce que j'ai pris possession des lettres qu'effectivement il vous avait écrites et que vous lui aviez écrites. Et je vous lis un passage, parce que c'est réellement, là, pour le président et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec... Je me dis, il se devrait d'appliquer les lois actuelles, pas celles qui sont présentées ou pas qu'il pense mais au moins... Et là ce qu'il dit, c'est... Je comprends pourquoi qu'il n'appuie pas, là. À un moment donné, il parle de fatigue, que c'est important, puis votre appareil ne détecte pas la fatigue. Je comprends, mais, si je lui demandais ou si je demandais à la Sûreté du Québec combien de billets de contravention ils ont donnés pour la fatigue — ils vont venir, là, je pense que je vais leur demander — au cours de la dernière année ou au cours des 10 dernières années, je pense qu'ils n'en trouveront pas beaucoup, et pourtant c'est 30 % des décès où la fatigue est impliquée.

Il vous indique: De plus, conformément à son mandat d'informer la population sur les dangers de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, les drogues, les médicaments et la fatigue, la société insiste, depuis des années, sur le fait que la capacité de conduite peut être affaiblie, même si le taux d'alcoolémie se situe sous la limite de 80. Donc, en ce moment, des dépliants, des trousseaux d'information et de sensibilisation ainsi que des affiches sont diffusés par la société. Il est toujours question de sensibiliser la population aux risques de conduite avec les facultés affaiblies, mais sans jamais insister sur le taux à respecter. Donc, pour lui, là, c'est zéro.

Donc, c'est sûr que votre appareil, là, il ne l'approuvera pas puis il ne vous dira pas: Regardez, si vous essayez d'informer des gens qui sont en bas de la limite légale... Pour lui, c'est zéro. Donc, il dit: Pour toutes ces raisons, la position de la Société de l'assurance automobile est de ne pas encourager l'utilisation des alcootests publics comme des outils de prévention. C'est sûr qu'il n'encouragera pas quand sa volonté à lui, c'est que tout le monde conduise avec zéro d'alcool dans le sang. Mais c'est peut-être un vœu pieux, et, si c'est ce que le gouvernement veut faire, bien, on en discutera.

Vous dites que ça a fonctionné, en France, votre... Mais ici, au Québec, on ne veut pas vous appuyer à promouvoir cet outil-là, C'est ce que vous nous dites?

M. Maurais (Stéphane): Appuyer au niveau des campagnes gouvernementales, ce n'est pas vraiment dans la vision de la SAAQ présentement, définitivement. On fait notre propre campagne de promotion, de prévention.

Mais, pour un organisme, une PME, qui compte à peu près une dizaine d'employés, faire des campagnes de promotion avec des moyens assez réduits, c'est plus difficile. Alors, comme il se fait un peu partout dans le monde, on dit aux gens: Il y a les accompagnements, il y a le taxi, il y a des outils de mesure comme les alcootests. C'est simplement ça qu'on souhaiterait, toujours dans le même objectif que la SAAQ, la sécurité routière. Puis je pense que je vous ai démontré aujourd'hui qu'au niveau de la sécurité routière, si l'objectif, c'est d'améliorer le bilan, on peut faire notre part à ce niveau-là, tout simplement.

M. Gingras: Les résultats des tests que vous avez faits... Vous avez fait environ 250 000 personnes. Les résultats, là, autant la SAAQ qu'une étude canadienne... et on parlait du 6 % tantôt, le 10 % entre 0,00 et 0,049, 6 % entre 0,05 et 0,079, et 84 % plus de 0,08, donc vos tests à vous, ils vous donnent quoi?

M. Maurais (Stéphane): Les tests que, nous, on a faits principalement dans les événements corporatifs, c'est bien important d'en parler, là, c'est: 40 % des gens qu'on teste sont au-dessus de 0,08; 10 %, entre 50 et 80; et 50 %, en bas de 49 mg. Et, chaque année, c'est à peu près ça, mais ça... Peut-être une donnée intéressante: on voit quand même que ça diminue, d'année en année, ça, au niveau des pourcentages en haut de 80 mg.

M. Gingras: Donc, ce que vous nous dites et ce que vous nous demandez aujourd'hui, c'est: Laissez-moi vous permettre de vous aider, un peu comme les contrôleurs routiers nous ont dit hier: Laissez-moi me permettre de vous aider à sauver des vies et des accidents en offrant au consommateur un outil de mesure afin de le convaincre qu'il ne devrait peut-être pas prendre son auto. Autrement dit, vous ajoutez à la boîte à outils et sans effectivement demander de subvention au gouvernement.

M. Maurais (Stéphane): Exactement. Comme un odomètre dans un véhicule, comme une alarme incendie dans votre maison, ce sont des outils qui vont vous aider, s'il y a un feu, à sortir de chez vous, ou bien un odomètre qui dit sur l'autoroute: Vous êtes rendu à 110, 120, faites attention, là, redescend peut-être à 100... ou dans une zone de 50. C'est un outil qui s'applique vraiment au niveau de l'alcool au volant.

M. Gingras: Merci. Je vais conserver le cinq minutes qui me reste pour tantôt.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Maurais, c'est un homme de 50 ans qui va vous parler, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: À nous deux!

Une voix: ...rajeuni depuis hier...

M. Deslières: Et plus, et plus, et plus!

Mme Boulet: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: C'est Mme la ministre qui a allumé le feu, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: ...

M. Deslières: Non, non, non, sérieusement, M. Maurais, deux questions, là. Votre alcotest, là, vous nous dites que vous êtes en rapport avec les restaurants, les chaînes de restaurants, les tenanciers de bar, tout ça, mais jusqu'à quel point, là, je veux dire... Je comprends que vous avez vos moyens. On ne vous aide pas par là... Mais vous en êtes où, en termes de pénétration, de contacts et d'installation d'alcotests, là, sur l'ensemble du territoire? Il y a des milliers de bars, il y a des milliers de restaurants, tout ça, je veux dire. C'est rendu où, cette...

M. Maurais (Stéphane): C'est une bonne question. Un appareil alcotest coûte environ 3 500 \$. Vous pouvez comprendre qu'on n'a pas les moyens financiers et les reins assez solides pour avoir des appareils un peu partout au Québec. D'autant plus que ça doit être calibré régulièrement par des techniciens; quand il y a des appels, il faut être en mesure d'envoyer quelqu'un. Donc, ce sont des choses avec lesquelles on doit... Donc, on est ciblés principalement à Montréal, Québec, Laval, Rive-Nord, Sherbrooke; on a maintenant des appareils à Trois-Rivières. Donc, dans les grands centres urbains, ça va quand même assez bien. Pour les régions un peu plus éloignées, on a mis sur le marché, l'an passé, une petite distributrice d'alcotests qui n'a pas besoin d'être calibrée et servie toutes les deux ou trois semaines évidemment au niveau de la calibration. Donc, on vend l'appareil au tenancier qui, lui, installe ça dans son établissement et va acheter des tubes tout simplement pour distribuer à sa clientèle.

M. Deslières: Mais est-ce que c'est indiscret de vous demander combien vous en avez, d'alcotests, d'installés, là?

M. Maurais (Stéphane): Je vous dirais, au Québec...

M. Deslières: Un ordre de grandeur, là.

M. Maurais (Stéphane): Ah, c'est à peu près, je dirais, 300.

M. Deslières: 300.

M. Maurais (Stéphane): 300 appareils qui couvrent la province, là.

M. Deslières: Et les propriétaires qui ont accepté, depuis un an, deux ans, trois ans, ils récidivent. Dans le fond, ils disent: Oui, ça porte fruit, ça a des effets positifs.

M. Maurais (Stéphane): Oui. Je vous dirais qu'il y a un déclin qui s'est fait. Un de mes objectifs, lorsqu'on

a introduit ça en 1989, c'était d'aller au Thursday's, à Montréal, qui est un des plus gros bars évidemment, en termes de volume puis de réputation. En 2001, on a reçu un coup de téléphone du propriétaire de ce bar-là. Il dit: Stéphane, ça fait longtemps que tu veux qu'on essaie un appareil, viens l'installer, c'est un besoin, et je n'en veux pas juste un, j'en veux deux pour les différents étages. Alors, il y a vraiment un déclin qui s'est fait entre 1989 et 2007, aujourd'hui, au niveau des propriétaires et des tenanciers, mais ça reste qu'un petit bar qui veut un appareil qui va nous rapporter 30 \$, 35 \$, 40 \$, 50 \$ par mois, on ne peut pas évidemment investir ce montant-là pour un appareil qui coûte plusieurs milliers de dollars. Alors, on leur dit: Écoutez, soit que vous le louez par mois ou soit que vous achetez un appareil qui distribue des alcotests, tout simplement.

M. Deslières: O.K. Donc, à cause des coûts, là, il y a une limite importante, là. Ce n'est pas 200, ce n'est pas 300, c'est... et je me permets de... Vous nous dites que, bon, on dit oui, on dit non, on ne le sait pas, mais vous n'avez pas d'aide, vous n'avez aucune aide, là.

● (12 heures) ●

M. Maurais (Stéphane): Aucune aide. C'est vraiment l'argent de ma poche, mon partenaire. Quand on décide d'investir dans une campagne radio ou dans n'importe quoi, c'est évident que... même une campagne à la radio, vous savez que ça peut coûter plusieurs milliers de dollars. On fait une campagne présentement, on met 25 000 \$, 25 000 \$ pour une PME... Puis il faut que ça fonctionne, là. Si ça ne fonctionne pas, là, ce n'est pas une bonne idée. Alors, on a développé une expertise, depuis plusieurs années à ce niveau-là, faire attention. On fait beaucoup de partenariats. Je suis une personne assez créative, à ce niveau-là, pour développer des partenariats avec des entreprises. D'ailleurs, au niveau de la personnalité marketing, au niveau des PME, en 2005, on a gagné un prix assez prestigieux de l'American Marketing Association. Donc, moi, je fais beaucoup de partenariats avec des entreprises, des échanges, des collaborations simplement pour avoir une visibilité. Un des bons exemples, c'est Bertrand Godin, notre porte-parole, qui fait la tournée des médias à plusieurs reprises. Évidemment, ça coûte un coût au niveau du porte-parole, mais, par la suite, au niveau des apparitions, ça ne coûte pas grand-chose.

M. Deslières: Concernant les projets de loi qui sont sur la table, vous nous dites, dans votre présentation, que les consommateurs problématiques se situent au-dessus du 80 mg par 100 ml de chose et vous nous dites que toutes vos statistiques le prouvent, c'est démontré, c'est en béton, cette chose-là.

M. Maurais (Stéphane): Bien, disons que les tests qu'on fait lors d'événements corporatifs, c'est les chiffres qu'on a. Au niveau des marchés cibles, c'est sûr que, souvent, on parle des jeunes, souvent, on dit: Ah! les jeunes sont plus ou moins responsables. Nous, on voit ça un petit peu différemment. Les jeunes sont de plus en plus éduqués au niveau de l'alcool au volant. C'est un bénéfice qu'on a vu depuis plusieurs années. Les femmes également: les femmes, on va dans les événements, c'est souvent à eux qu'on va s'adresser en premier pour

convaincre l'entreprise ou leur mari d'utiliser... On voit souvent des femmes qui amènent leur mari lors d'événements: Viens donc souffler avant de partir. Puis là ils ont le résultat soit positif ou négatif, là, tu sais.

M. Deslières: Et vous allez plus loin, vous nous dites: Concentrez-vous donc sur les récidivistes.

M. Maurais (Stéphane): C'est sûr que les récidivistes sont comme en téflon au niveau des appareils qu'on va leur proposer.

M. Deslières: Donc, dans le projet de loi, on ne va pas assez loin, selon vous.

M. Maurais (Stéphane): Bien, c'est sûr que, si on dit au niveau du projet de loi: 160 mg, vous perdez votre permis pendant trois ans et vous avez un anti-démarrreur pendant deux ans, donc... pendant cinq ans, c'est un pas dans la bonne direction principalement, ce qu'on a aujourd'hui dans la loi. Alors, c'est un pas... Est-ce que ça devrait être un peu plus? Je vous laisse le soin de débattre à ce niveau-là.

M. Deslières: Et la pose d'éthylomètres dans les voitures pour les récidivistes?

M. Maurais (Stéphane): La quoi? La?

M. Deslières: L'éthylomètre.

M. Maurais (Stéphane): Oui, O.K., oui, les anti-démarrreurs, oui.

M. Deslières: Oui. Oui.

M. Maurais (Stéphane): Là, c'est définitivement quelque chose qui fonctionne bien. Je pense, si je ne me trompe pas, il y a peut-être 4 000 utilisateurs d'anti-démarrreurs présentement, au Québec. Alors, c'est évident que, si vous avez de l'alcool, la voiture ne partira pas. Et, de plus en plus, on voit des concessionnaires un peu partout dans le monde... Volvo, qui a sorti ça; avec les véhicules, ça vient standard.

M. Deslières: Bon. Vous voyez, moi, je reçois l'ensemble de votre présentation de façon positive. Je pense que c'est des mesures qui vont nous aider, en termes de sécurité, d'améliorer ça. Vous voyez, je n'étais pas si dur que ça à convaincre.

M. Maurais (Stéphane): C'est l'objectif, tu sais, dans le fond...

M. Deslières: Mais n'oubliez pas que, si on est durs à convaincre, une fois convaincus, on est très convaincants.

Une voix: On peut même en convaincre d'autres...

M. Maurais (Stéphane): C'était l'objectif de ma présentation.

M. Deslières: Allez, monsieur mon collègue.

Le Président (M. Bergman): Sur le côté ministériel, il reste quatre minutes; sur le côté de l'opposition officielle, il reste quatre minutes; et il vous reste six minutes, M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Merci. Merci, M. le Président. J'aurais deux choses. La première, je voudrais revenir sur l'étude que vous avez effectuée par Alcotest Québec — c'est ça? — sur un échantillon de 12 000 personnes, là, où les résultats obtenus nous disent que 40 % des gens, là, échantillonnés affichaient 80 mg, là, par 100 ml de sang, 10 % étaient entre 50 et 79 et 50 % affichaient 49 et moins. Et vous nous mettez une note concernant le projet de loi, c'est la seule que j'ai vue à peu près, là, qui touche le projet de loi: «...peu de gens affichent un taux se situant entre 50 et 79...»

J'aimerais vous entendre là-dessus. Est-ce qu'on doit sous-entendre là que ce qui est proposé dans le projet de loi, là, à quelqu'un qui se fait... — on comprend que c'est dans une mesure préventive — mais où on prévoit retirer le permis de conduire pendant une période de 24 heures si tu affiches un taux de 50 à 79. Mais, quand je vois le sondage, et vous dites «peu», est-ce qu'on en conclut que cette mesure-là, ce n'est pas nécessaire, ou vous êtes plus ou moins d'accord, ou vous êtes...

M. Maurais (Stéphane): Non. L'objectif en vous démontrant ça, c'était de vous donner de l'information intéressante. 10 % de 250 000, c'est quand même 25 000 personnes qui sont entre 50 et 80 mg. Donc, c'est quand même une partie importante de la population. Et, comme je mentionnais tout à l'heure, pour une étude qui dit que la conduite entre 50 et 80 est plus ou moins dangereuse, une autre va dire le contraire. Je suis sûr que vous êtes dans la même position que moi: souvent, on lit plein d'études... Je lisais une étude justement d'Éduc'alcool, cette semaine, là-dessus, et ils avaient des arguments intéressants; d'autres études qui disent que le risque est augmenté de six lorsqu'on conduit entre 50 et 80. C'est des données à prendre en considération, définitivement. Alors, notre message, à ce niveau-là, c'est: Au moins, testez-vous. Que ce soit 50 ou 80, encore plus si c'est 50 mg, testez-vous ou ayez une charte des poids et mesures avec vous.

M. Ferland: Donc, à ce moment-là, je reviens sur, et vous l'avez mentionné, la vraie cible tantôt, vous avez parlé de la vraie cible, les 80. Parce que, même dans le sondage... Et je reviens par rapport au projet de loi qui est proposé, est-ce que le projet de loi devrait être davantage plus musclé ou on devrait, mettons, le libeller différemment pour cibler vraiment les récidivistes, là, les 80 et plus? C'est là, le problème, là-dessus. J'aimerais vous entendre là-dessus. Est-ce qu'il y a des choses qu'on pourrait faire dans le but soit d'améliorer ou de bonifier le projet qui nous est proposé pour les récidivistes de façon spécifique?

M. Maurais (Stéphane): Moi, je vous dirais, notre position, ce serait pour les gens qui sont en bas de 80 mg, faire beaucoup de sensibilisation, définitivement, et rendre les gens responsables. Ça, ce serait... Puis évidemment plus le taux d'alcool augmente, c'est évident que, nous, notre position est très claire, c'est d'avoir une

graduation qui est de plus en plus sévère à mesure que le taux augmente. Donc, dans le projet de loi, que j'ai lu évidemment, sur les modifications, on parle des consommateurs en haut de 160 mg. Je pense que c'est un pas dans la bonne direction pour convaincre les gens de ne pas conduire, tu sais.

M. Ferland: En terminant, je trouve très intéressante votre présentation puis ce que vous offrez comme produit dans un but de prévention bien sûr, parce que le but est là; la ministre vous a même tendu un petit peu la main au début, là. Puis, dans le projet de loi actuel, vous avez parlé de la SAAQ où vous dites: Bon, bien, pour nous aider, ils pourraient peut-être faire de la promotion sans que ce soit du nom ou de la marque, mais de l'outil, là, de prévention. Avez-vous des choses à demander? C'est le temps, là. Vous avez les législateurs, les députés. On est à l'étude du projet de loi. Est-ce qu'il y a des choses qu'on pourrait faire pour vous aider ou aider le type d'entreprise comme la vôtre à faire la promotion de ce...

M. Maurais (Stéphane): O.K. Bien, je vous dirais, évidemment, dans un texte de loi, dans un projet de loi, mettre ce qu'on fait, je ne pense pas que ce serait approprié.

M. Ferland: On ne mettrait pas le nom de la compagnie, là.

M. Maurais (Stéphane): C'est ça. Mais, définitivement, là, simplement avoir un petit coup de main: des outils de mesure existent sur le marché; avec le bémol qu'on a parlé tout à l'heure, je n'ai aucun problème avec ça. Ce serait le seul coup de main qu'on demanderait au gouvernement et à la SAAQ dans un esprit de collaboration.

D'ailleurs, on a toujours été très ouverts avec la SAAQ. On les a rencontrés à plusieurs reprises; on a toujours présenté nos produits de bonne foi, nos études de bonne foi. Et, si l'objectif de tous et chacun ici, c'est la sécurité routière, c'est celle-là qu'on a en tête, nous autres également: viser les gens de bonne foi au niveau de la sécurité routière et leur donner des outils pour éviter des pertes de vie, des décès, des accidents, des troubles familiaux, des divorces, etc.

M. Ferland: Bien, merci beaucoup. C'est tout, M. le Président.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Ça va prendre 30 secondes. Le député de Blainville m'interpellait, tantôt, dans ses commentaires. Moi, je voulais juste lui réitérer que je véhicule le même message qui a été véhiculé, hier, par le président de la table de la sécurité routière, M. De Koninck, qui disait la même chose que moi, et c'est même dans son rapport au niveau des mesures de sensibilisation. Donc, est-ce que, moi, je dois comprendre de la position de notre ami qu'il se dissocie de ce message-là à l'effet que, lorsqu'on boit, on ne devrait pas conduire? Est-ce que c'est ce que j'ai compris?

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

M. Tomassi: LaFontaine.

Le Président (M. Bergman): LaFontaine.

● (12 h 10) ●

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Et je voulais peut-être revenir, là, parce que vous nous donnez un document, dans votre pochette, concernant la France, qui a le même appareil. Vous vendez vos appareils dans les bars, dans les dépanneurs, dans d'autres endroits. La grande différence entre votre technique et la technique de la France, c'est qu'en France l'appareil est vendu en pharmacie. Et il y a un élément important, là, puis je vous inviterais à lire le document que vous nous avez donné: «Pour son rôle de conseil et de prescripteur, le pharmacien est un interlocuteur idéal pour informer le public sur l'usage des éthylotests. Il est un relais essentiel pour la diffusion de cet outil...» Alors peut-être, la technique que vous devriez prendre au lieu d'aller vous lancer vers la SAAQ, c'est d'aller peut-être voir les pharmaciens.

Et une autre petite question que je vous poserais: Est-ce que les services de police, que ce soit la Sûreté du Québec et le SPVM, est-ce que ces gens-là sont en accord avec votre produit? Est-ce que ces gens-là approuvent votre produit? Parce que, vous savez, on en parle beaucoup, là, il faut plus de policiers, il faut renforcer les forces. Est-ce que ces gens-là, qui sont de tous les jours, là, qui combattent ce fléau-là de l'alcool au volant, est-ce que ces gens-là sont en accord avec votre produit? Est-ce que vous avez un rapport du SPVM ou de la Sûreté du Québec qui va venir vous dire... Je sais que le député de Blainville a sorti une lettre de John Arbour — du président de la SAAQ — qui vous était transmise. Probablement, ces lettres-là sont sur le site Internet de la Société de l'assurance automobile du Québec, parce que, s'il n'est pas sur le site Internet, je me demande où est-ce qu'il a obtenu la lettre. Mais est-ce que vous avez une lettre de la Sûreté du Québec ou le SPVM qui est en accord avec votre produit?

M. Maurais (Stéphane): O.K. Bonne question. Pour revenir, dans un premier temps, à la France, je vais spécifier qu'on travaille beaucoup avec les pharmacies. On travaille avec Jean Coutu, Uniprix, les pharmacies Brunet, les pharmacies Pharmaprix. Donc, on travaille beaucoup avec les pharmacies, qui nous donnent un coup de main en mettant sans frais des annonces dans leurs circulaires qui valent quand même pas mal d'argent à ce niveau-là.

Au niveau de la position des corps de police...

M. Tomassi: ...la publicité... en France, là, c'est le pharmacien qui va donner le produit, il ne sera pas en vente libre, là.

M. Maurais (Stéphane): Non, non, il est vendu, il est vendu.

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

M. Ouellette: Merci, M. le Président. J'ai juste...

M. Maurais (Stéphane): Je n'ai pas terminé pour les policiers.

M. Ouimet: Oui? Ah! O.K.

M. Tomassi: La police.

M. Maurais (Stéphane): Les policiers.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Chomedey, pour une minute.

M. Ouellette: Oui, mais il avait...

M. Tomassi: Il allait parler de la police, la police.

M. Maurais (Stéphane): On a rencontré Jean-Pierre Gariépy, qui est président de l'association des corps policiers du Québec, pour lui expliquer qu'est-ce qu'on fait avec nos appareils, les fournisseurs qu'on utilisait, et la position était, vous vous en doutez, la même: Si vous buvez, ne conduisez pas. Ils sont en accord avec ce qu'on... Je veux dire, en accord... c'est bien, ce qu'on fait. On a une tape dans le dos, c'est excellent. Ils considèrent que ce qu'on fait est quand même juste et scientifique à ce niveau-là, mais la position, c'est quand même la position... Peut-être qu'il y a une ligne gouvernementale à ce niveau-là, malgré qu'il y a certains corps de police qui vont prendre des décisions autonomes à ce niveau-là, qui vont dire, lorsque les consommateurs appellent — puis j'en ai eu justement un hier — que, oui, c'est un bon produit. On a même des corps policiers qui ont commandé de nos produits avec leur logo dessus.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, il ne reste pas de temps. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Je vais en profiter pour — bien, je ne l'ai pas fait au début de votre intervention; pour — vous souhaiter la bienvenue à la fin de votre intervention, mais vous remercier d'avoir été présent auprès de la commission et de venir partager avec nous vos préoccupations.

On regardait là... Effectivement, mes confrères, mes collègues du Parti libéral s'interrogeaient sur est-ce que vous aviez eu des appuis, etc. Votre produit est vendu à la SAQ?

M. Maurais (Stéphane): La S-A-Q, oui.

M. Gingras: La S-A-Q?

M. Maurais (Stéphane): Oui.

M. Gingras: Qui est aussi gouvernementale.

M. Maurais (Stéphane): Exact.

M. Gingras: Donc, du côté de la SAAQ, on s'interroge, la Société de l'assurance automobile du Québec, puis, du côté de la SAQ, on vous encourage. C'est ce que je comprends.

M. Maurais (Stéphane): Définitivement, oui, oui.

M. Gingras: Vous en avez vendu combien?

M. Maurais (Stéphane): C'est une donnée, vous comprendrez, qu'on voudrait rester confidentielle, là.

M. Gingras: Vous voudrez garder... O.K., O.K.

M. Maurais (Stéphane): C'est quand même plusieurs centaines de milliers, là, depuis quelques années, là, un peu partout dans les réseaux.

M. Gingras: Et la SAQ, la Société des alcools du Québec, c'est un gros point de vente?

M. Maurais (Stéphane): Oui, c'est un point de vente stratégique, évidemment.

M. Gingras: O.K. Donc, une agence gouvernementale, d'un côté, vous encourage puis, de l'autre côté, ne vous appuie pas. C'est un peu ça, si je le comprends? Donc, la main gauche ne sait pas ce que la main droite fait, puis encore un discours incohérent. O.K.

Ceci étant dit, auriez-vous des choses à nous dire, pour terminer, que vous n'auriez pas eu la chance de nous dire?

M. Maurais (Stéphane): Non, je pense que le principal message a été passé, en espérant que les réponses étaient intéressantes et les données que je vous ai amenées pourront vous aider à poursuivre votre réflexion au niveau de la sécurité routière.

M. Gingras: Comment fonctionne votre service de raccompagnement?

M. Maurais (Stéphane): Bien, on travaille avec une compagnie qui s'appelle Extrême Limite, qui est un peu comme Nez rouge mais qui fonctionne à l'année, et les gens qu'on a vus... Lorsque je parlais tout à l'heure de collaboration, on est allé voir ces gens-là puis on leur a dit: Écoutez, lorsque les gens sont au-dessus de la limite, ils peuvent appeler un taxi, ils peuvent appeler qui ils veulent ou coucher chez des amis. On aimerait ça que vous donniez une carte d'abonnement qui coûte 20 \$ avec l'alcootest à l'intérieur, donc on bouclerait la boucle à ce niveau-là: les gens sont au-dessus de la limite, ils vous appellent, ils vous ramènent à la maison.

M. Damphousse: Moi, je regarde...

Le Président (M. Bergman): M. le...

M. Gingras: Excusez.

M. Damphousse: ...je regarde les statistiques que vous avez données, là. Sur les 250 000 individus qui ont eu le test, vous parlez de 40 % plus que 0,08; 10 %, 0,05 à 0,079; puis 50 %, 0,049 et moins. Moi, j'interprète ça d'une façon... ou une perception que j'en ai, c'est qu'entre 0,05 et 0,079, il y a 6 %, qu'on dit, des décès, puis les autres, 10 %. Est-ce qu'il y aurait, au lieu du facteur

nécessairement alcool, le facteur fatigue? Parce que c'est toujours en fin de veillée, tu sais, c'est après la soirée. Qu'est-ce qu'on ne peut pas tester? Qu'est-ce que les policiers ne peuvent pas tester, puis personne ne peut pas tester? La fatigue. Est-ce que ce serait plus ça que nécessairement l'alcool?

M. Maurais (Stéphane): Je ne suis pas en mesure de vous répondre là-dessus. Même, je lisais encore des études, cette semaine, qui disaient justement, au niveau des décès attribués à l'alcool, des fois on les attribue à l'alcool, mais ça peut être aussi la fatigue, ça peut être plein de choses, puis, à ce moment-là, ce n'est pas évident à contrôler, là, tu sais. C'est des facteurs... C'est difficile à...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, pour une minute.

M. Deslières: M. le Président, et de façon exceptionnelle, de façon très courtoise, j'ai vu la réaction de notre collègue de Chomedey parce qu'il ne lui restait plus de temps, j'ai senti sa frustration et je serais prêt à lui céder mon droit de parole.

Le Président (M. Bergman): Le député de Chomedey.

M. Ouellette: J'apprécie énormément, M. le député de Beauharnois. Je veux tout simplement vous entendre, parce que, dans les tests que vous avez fait passer, vous nous avez indiqué que c'était sur 250 000 personnes, alors que, dans vos acétates, on parlait de... dans votre présentation PowerPoint, on parlait de 12 000 personnes et non pas de 250 000.

M. Maurais (Stéphane): Le test, c'est basé sur 12 000 personnes.

M. Ouellette: O.K., pas 250 000.

M. Maurais (Stéphane): Pas 250 000.

M. Ouellette: O.K.

M. Maurais (Stéphane): Et j'ai pris le pourcentage que j'ai appliqué sur 250 000.

M. Ouellette: O.K. On parle d'un test?

M. Maurais (Stéphane): Oui. Un test électronique.

M. Ouellette: Bon. Vous conviendrez avec moi, puis j'ai assez d'expérience dans le domaine pour vous le dire, que vos 50 % à 0,049 et moins, si vous auriez pris un autre test dans les 45 minutes après ça, il aurait pu être entre 50 mg et 80 mg facilement.

M. Maurais (Stéphane): Effectivement.

M. Ouellette: Merci.

M. Gingras: Et à combien...

Le Président (M. Bergman): Merci. Merci, monsieur... Malheureusement, M. le député de Blainville...

M. Maurais (Stéphane): Lui, il parle des appareils électroniques qui vont donner un chiffre exact.

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

M. Maurais (Stéphane): On le dit d'ailleurs au consommateur après qu'il ait passé son test: Monsieur, votre taux, madame, votre taux peut augmenter, dans l'heure qui suit, de 20 mg.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, le temps s'est écoulé. Merci pour votre présentation, M. Maurais.

Je demande les gens de l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada pour prendre leur place à la table.

Je suspends nos travaux pour une minute.

(Suspension de la séance à 12 h 18)

(Reprise à 12 h 19)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je demande l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada pour prendre leur place à la table. M. Newton, bienvenue. Je vous demande pour identifier ceux qui vous accompagnent, et vous avez une période de temps de 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre pour 45 minutes.

Association professionnelle des routiers autonomes du Canada (APRAC)

M. Newton (John): J'aurais des copies de l'allocation.

● (12 h 20) ●

Le Président (M. Bergman): La parole, c'est à vous, M. Newton.

M. Catudal (Jean): Mme la ministre, M. le Président, Mmes, MM. membres de la Commission des transports et de l'environnement, bonjour. Mon nom est Jean Catudal et je représente l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada. Je suis accompagné, aujourd'hui, de M. John Newton, qui est membre du conseil d'administration de cette association. M. Jacques Plante devait nous accompagner mais malheureusement est retenu par des obligations professionnelles aujourd'hui.

Notre association est une organisation nationale à but non lucratif qui représente les intérêts des propriétaires-exploitants et des conducteurs de véhicules lourds sur tous les enjeux pouvant affecter les petites entreprises de camionnage. L'APRAC fait connaître les points de vue des camionneurs dans une grande variété de tribunes, notamment auprès des ministères fédéraux et provinciaux, les agences gouvernementales, d'autres associations commerciales et l'industrie privée afin d'obtenir des conditions de travail sécuritaires et équitables pour

tous les conducteurs de camions commerciaux. L'APRAC offre également un large éventail de produits, de services, d'outils et des informations pour aider les professionnels du camionnage à mener leur entreprise selon des principes d'efficacité et de sécurité.

Il est à souligner que l'APRAC s'oppose aux excès de vitesse et à toute autre habitude de conduite non sécuritaire. Au contraire, l'APRAC encourage les conducteurs de poids lourds à adhérer aux règles fédérales, provinciales ou américaines régissant le transport routier, pas seulement sur des questions de sécurité, mais aussi dans le but d'améliorer leur pratique commerciale et de promouvoir une attitude de bienveillance à l'égard des automobilistes avec qui ils partagent la route.

Le 5 juillet dernier, la ministre du Transport du Québec annonçait l'intention du gouvernement d'exiger que tous les véhicules lourds soient munis de limiteurs de vitesse fixant leur vitesse maximale à 105 km/h. Il s'agirait de l'une des six actions prioritaires de Québec inscrites au projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude. Nous croyons que ce projet de loi ne pourra atteindre ses objectifs environnementaux et rendra plutôt les voies de circulation autoroutières moins sûres en raison des écarts de vitesse entre les véhicules automobiles et les camions, d'un encombrement routier accru et d'autres effets inattendus tels que la rage au volant.

De plus, étant donné que des restrictions proposées toucheront tous les camions lourds qui circulent sur le territoire du Québec, il y aura un impact négatif sur les activités commerciales entre le Québec et les États-Unis ainsi que les autres provinces canadiennes. Les effets de cette proposition sur l'économie québécoise pourraient être considérables.

J'aimerais donc, si vous me le permettez, aborder plus précisément l'article 519.15.3 du projet de loi, soit l'article se rapportant aux limiteurs de vitesse, et ce, sous les trois volets suivants: soit la sécurité routière, la vitesse; l'environnement; et finalement l'impact économique.

En ce qui a trait au volet de la sécurité routière et de la vitesse, tout d'abord concernant la sécurité routière, l'APRAC s'accorde avec le ministère des Transports pour constater que la vitesse est un problème réel sur les autoroutes du Québec. Toutefois, si l'intention de la ministre est vraiment de réduire la vitesse excessive, le projet législatif de limitation de la vitesse ne cible pas le bon groupe.

En effet, les données statistiques du ministère et les informations contenues dans son propre communiqué de presse confirment que les poids lourds sont les véhicules les moins susceptibles de rouler à une vitesse excessive sur les autoroutes québécoises. Par exemple, il y a eu 50 000 victimes de la route, au Québec, en 2006, dont environ 4 000 impliquaient des camions lourds, ce qui fait 8 % des victimes de la route qui ont été impliquées avec un camion lourd.

De plus, les ingénieurs de la sécurité routière conviennent, et ce, depuis longtemps, que les autoroutes sont plus sûres lorsque tous les véhicules y circulent à une même vitesse, indépendamment des limitations de vitesse. Les écarts de vitesse entre les véhicules sont plus susceptibles de causer des accidents que cette vitesse elle-même, tel que mentionné par la ministre d'ailleurs cette semaine.

Toutefois, encore aujourd'hui, il nous est forcé de croire que le ministère des Transports refuse de reconnaître ce fait puisque seuls les camions sont visés par son projet de loi. Les voitures pourront continuer à excéder les limites permises, creusant des écarts de 15, 20 ou 25 km/h et plus avec les camions.

L'APRAC croit que la meilleure façon de promouvoir la sécurité routière est de faire respecter les actuelles limitations de vitesse auprès de tous les usagers de la route, d'autant plus qu'il a été démontré que, dans 90 % des cas d'accidents fatals impliquant des camions — accidents dont la vitesse était un facteur — ce sont les conducteurs des voitures qui étaient en faute et non pas les camionneurs.

En forçant les conducteurs de camions lourds à rouler plus lentement que le flux régulier de la circulation, les conducteurs de voitures ayant tendance à rouler vite changeront de voies plus souvent, multiplieront les manoeuvres de dépassement, de tricotage et de talonnage. Les conducteurs augmenteront de manière dramatique les probabilités d'embouteillages et de collisions latérales.

Dans les situations où les manoeuvres de dépassement ne pourront être effectuées, l'écart de vitesse provoquera des embouteillages: la voie sera dégagée devant les camions circulant lentement et encombrée derrière. De plus, lorsque les camions roulant à vitesse réduite provoqueront un ralentissement sur une voie, il y a de fortes chances que le nombre de collisions augmentent puisque les voitures tentant d'entrer sur l'autoroute ou de la quitter le feront à une plus grande vitesse. Nous, camionneurs québécois, devons subir quotidiennement, sur les routes canadiennes et américaines, ce nouveau stress dû à notre limiteur de vitesse.

D'ailleurs, j'aimerais rappeler aux membres de la commission que, bien que les véhicules commerciaux subissent une forte pression pour livrer des biens rapidement, ce serait une erreur que de laisser supposer que la vitesse est un facteur clé dans le transport des marchandises par camion. Il y a d'ailleurs plusieurs raisons économiques pour ne pas rouler rapidement: une meilleure consommation de carburant et des exigences d'entretien du moteur plus faibles; les citations pour des infractions liées à la vitesse, qui sont coûteuses, sans compter les points de démerite attribués aux conducteurs; et les autres sanctions telles que les points PEVL, au Québec, ou les IUVU, en Ontario, appliqués aux dossiers des entreprises de transport.

Une grande majorité de transporteurs et de propriétaires exploitants a instauré des politiques de gestion de la vitesse, conçoit des camions pour obtenir de meilleurs rendements énergétiques par l'amélioration de l'aérodynamisme, des pneus offrant une plus faible résistance au roulement, investissent dans des technologies ciblant la marche au ralenti et offre des cours sur des techniques de conduite éconocénergétiques, toujours, ce, dans le but de réduire les coûts d'exploitation. Plusieurs de ces entreprises prennent des décisions éclairées et mettent en place de tels outils dans le but de se donner un avantage concurrentiel.

Au niveau de l'environnement, l'APRAC croit que la proposition de la ministre aura peu d'impact sur l'environnement, mais davantage sur l'économie. Nous croyons également que l'économie sur la consommation de carburant et la réduction des gaz à effet de serre

peuvent être atteintes de d'autres façons. D'ailleurs, à ce sujet, Mme la ministre, vous avez souligné l'économie des énergies combustibles et la réduction des coûts de carburant pour vanter votre projet de loi n° 42. Toutefois, l'impact de la réduction de la vitesse sur les émissions de gaz à effet de serre reste à ce jour inconnu. J'aimerais quand même vous faire mention que, selon une étude réalisée, en 2003, pour le compte de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage de la Suisse, la réduction de 120 km/h à 80 km/h n'a eu aucun impact sur les gaz à effet de serre.

Par contre, les manufacturiers de moteurs de type diesel ont déjà réussi à réduire certaines émissions nocives de 90 %, en comparaison à des modèles de moteurs fabriqués avant 2002. Soulignons que ces émissions seront diminuées encore davantage, et ce, dès l'année 2010.

● (12 h 30) ●

En plus des améliorations de la technologie et de l'aérodynamisme des camions, le conducteur joue un rôle crucial dans la consommation d'essence ou de carburant. Les comportements variés du conducteur, tels l'utilisation des freins, le temps de marche au ralenti, fréquence des accélérations et des décélérations, ont deux fois plus d'impact sur la consommation de carburant que la vitesse. Pour cette raison et bien d'autres, l'APRAC encourage l'idée d'offrir une formation aux camionneurs qui serait axée sur la gestion de la vitesse et le rendement énergétique. La formation ainsi que des investissements dans des technologies réduisant le temps de marche au ralenti sont des moyens beaucoup plus rentables pour diminuer les émissions de manière importante. L'APRAC tient d'ailleurs à souligner que le rendement énergétique constitue un avantage concurrentiel.

Économiquement, il est important de comprendre qu'une fois qu'un limiteur de vitesse est fixé il ne peut être mis hors fonction ou reprogrammé par un camionneur sur la route. 22 États américains, y compris plusieurs États frontaliers et plusieurs provinces canadiennes, possèdent des limites de vitesse supérieures à 105 km/h. Les camions basés au Québec deviendront problématiques et seront désavantagés dès qu'ils franchiront les limites de la province. De plus, dans l'éventualité que cela soit imposé également aux flottes de camions américains tout autant qu'aux camions canadiens, ces derniers pourraient subir des pertes de productivité compromettant la sécurité routière ou risqueraient d'écoper de pénalités pour des raisons de non-conformité sur les routes du Québec. Plusieurs entreprises de transport pourraient simplement décider de ne plus faire affaire au Québec.

Le camionnage est au cœur des échanges commerciaux avec les États-Unis. Toute interruption de la circulation des biens à travers les frontières canadiennes a un impact sur l'économie du pays. Chaque jour, c'est 37 000 camions qui franchissent la frontière canado-américaine, soit un camion toutes les 2,5 secondes. Chaque année, des chargements valant des centaines de milliards de dollars traversent la frontière séparant le Québec des États-Unis, dont la plus importante partie est transportée par des camions lourds qui voyagent sous plusieurs juridictions. Imaginez le cafouillage bureaucratique qui pourrait s'ensuivre à la frontière à savoir qui pourra rouler sur les routes du Québec ou qui ne pourrait pas.

Le Canada et les États-Unis ont fait des efforts considérables pour rendre possible la circulation des biens au-delà de leurs frontières. Les deux pays ont adopté l'ALENA ainsi que d'autres accords commerciaux dans le but d'éliminer les barrières commerciales et de faciliter la circulation des biens et services. Si le projet de la ministre est mis en place, la proposition ministérielle pourrait constituer un frein commercial pour les camionneurs québécois autonomes.

En conclusion, Mme la ministre, l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada propose au gouvernement de concentrer ses efforts en faisant mieux respecter les limites de vitesse actuelles, tout en améliorant l'éducation et la formation des conducteurs. Ces moyens sont jugés d'ailleurs plus efficaces pour accroître la sécurité sur les autoroutes et le rendement énergétique des véhicules.

De plus, je veux renforcer le point suivant: nous croyons fermement que tous et chacun doivent faire leur part en ce qui a trait à l'environnement. Toutefois, dois-je rappeler que les camionneurs ne peuvent pas porter à eux seuls les problèmes environnementaux liés aux gaz à effet de serre. Nos camions ne sont pas un luxe, ce sont des outils de travail qui permettent à des centaines de millions de personnes de bénéficier de différents produits, et ce, à tous les jours.

J'aimerais vous laisser avec une question, Mme la ministre: Pourquoi vous vous empressiez d'imposer les limiteurs de vitesse, alors que le gouvernement fédéral doit déposer un rapport d'étude concernant ces limiteurs de vitesse, et ce, dès le printemps prochain? J'aimerais vous remercier, Mme la ministre, M. le Président, mesdames messieurs de la commission, pour l'opportunité qui nous a été offerte de partager nos craintes face au projet de loi n° 42.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Catudal. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. Catudal. C'est quelle nationalité, ça, M. Catudal? Ce n'est pas un nom de famille fréquent au Québec.

M. Catudal (Jean): Oui, c'est moins populaire que Tremblay, mais mes origines sont de la région de la Montérégie, près de Lacolle.

Mme Boulet: Hein, ce n'est pas un nom de famille qu'on entend souvent. Alors, merci d'avoir été présents parmi nous, ce matin. J'aurais quelques questions. Votre Association professionnelle des routiers autonomes, il y a combien de membres qui sont du Québec? Combien de gens, ou combien de camionneurs, ou combien d'entreprises du Québec sont membres ou sont représentés par vous ici, aujourd'hui?

M. Catudal (Jean): Je n'ai malheureusement, Mme la ministre, que le chiffre national, fédéral. Je n'ai pas le dernier décompte parce qu'il vient de s'en rajouter. À l'échelle nationale, on parle de 1 500 routiers autonomes propriétaires de un à cinq camions.

Mme Boulet: Alors, 1 500 à travers le Canada.

M. Catudal (Jean): À travers le Canada.

Mme Boulet: D'accord. Vous savez que la mesure de limiter à 105 km/h, c'est une mesure pancanadienne. Alors, il n'y a pas juste le Québec qui veut aller dans ce sens-là, c'est une mesure pancanadienne, toutes les provinces. Alors, c'est principalement une initiative de l'Association du camionnage du Québec, mais également des six autres associations provinciales du Canada qui sont regroupées sous l'égide de l'Alliance canadienne du camionnage. Alors, c'est même eux qui ont proposé ça à l'ensemble des organisations, à l'ensemble des provinces. C'est en collaboration avec eux, sur leurs initiatives que cette décision-là a été prise. Et, si on pense à l'ACQ au Québec, juste l'ACQ au Québec, c'est plus de 700 membres et près de 30 000 camions au Québec, et ces gens-là sont d'accord avec cette mesure-là. Si ça n'avait pas été une mesure pancanadienne, le gouvernement n'aurait pas endossé cette mesure-là. On comprend que nos véhicules ont besoin, pour faire de la business, comme on dit en bon québécois... Nos véhicules sortent du Québec, et puis les véhicules des autres provinces et des États américains entrent chez nous, alors on comprend bien que, si ça n'avait pas été une décision pancanadienne, une volonté bord en bord du Canada, le gouvernement n'aurait pas pu aller dans ce sens-là.

Nous, on pense que c'est une initiative qui va dans le bon sens, considérant que les camions sont impliqués dans 20 % des accidents, même si vous dites qu'ils ne sont pas nécessairement toujours responsables, là, que c'est souvent le véhicule. On en convient, mais il demeure que, lorsqu'un camion est impliqué dans un accident automobile, les dommages corporels sont d'autant plus importants. Moi, je me rappelle un accident, 2005, je crois, sur la 172, là, où un train routier avait été fermé en portefeuille, et il y avait eu cinq décès tout d'un coup, là. Alors, les dommages corporels sont d'autant plus importants.

Alors, c'est dans ce sens-là. Je comprends l'objectif ou je comprends la démarche que vous faites. Sincèrement, moi, je demeure convaincue que l'action ou la mesure législative qui est proposée dans le projet de loi va dans le bon sens. On ne vous prive pas d'aller en bas de la vitesse. La vitesse est de 100 km/h, et on permet 105. On dit: Pourquoi 105? Bien, parce que, dans certaines provinces, la limite permise est de 110 km/h. Donc, en allant à 105, je pense qu'on réussit à uniformiser la mesure pour l'ensemble des camions qui se déplacent sur le territoire canadien.

Alors, écoutez, moi, j'avais cette réflexion-là. Je vais vous poser une question par contre — parce que là-dessus on pourrait débattre longtemps, on ne sera jamais d'accord, j'en conviens — sur l'économie d'essence et sur la diminution des gaz à effet de serre. Vous semblez dire, dans votre document, qu'il n'y a pas de preuve, il n'y a pas de démonstration qui est faite en termes de gain environnemental, alors que tout le monde nous dit, les scientifiques nous font la démonstration que, lorsqu'on passe de 120 km/h à 100 km/h, il y a une économie de 20 % en termes de consommation d'essence, donc une économie qui est significative pour l'industrie, ce n'est pas rien, et qu'assurément, s'il y a une économie d'essence puis qu'on roule moins vite, on réduit les gaz à effet de serre. Ça aussi, c'est scientifiquement prouvé. Alors, comment peut-on prétendre que, lorsqu'on diminue notre vitesse, il n'y a pas de bénéfice au niveau

environnemental? J'aimerais juste vous entendre là-dessus, s'il vous plaît.

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

M. Catudal (Jean): Mme la ministre, suite à la prise de connaissance de l'étude qui nous venait de la Suisse, qui disait qu'il n'y avait pas un impact significatif de réduire la vitesse de 120 km/h à 80 km/h... Vous savez, pour toute étude qui va donner un chiffre positif, il y en a une négative qui peut sortir ou qui peut être présentée.

Par contre, dans votre commentaire, j'ai noté que vous nous parliez de l'Association du camionnage du Québec. J'aimerais d'abord dire que l'ACQ représente les entreprises de transport de six véhicules et plus. D'ailleurs, pour eux, le limiteur de vitesse, c'est perçu comme un moyen de rétention de personnel, pour limiter les pertes de leurs employés envers des entreprises qui ne favorisent pas ou qui... pas qui ne favorisent pas le limiteur de vitesse, mais qui encouragent plutôt une saine gestion des limites de vitesse selon les routes et les autoroutes permises, selon... dans les diverses juridictions. Même, d'ailleurs, M. Cadieux, qui est le P.D.G. de l'ACQ, reconnaît et a même fait la mention qu'il serait vigilant et s'assurera que les limiteurs de vitesse n'entrent pas au Québec avant une harmonisation complète à travers le pays, justement afin de ne pas créer une concurrence déloyale. Alors, imaginez, nous aussi, on doit circuler aux États-Unis.

● (12 h 40) ●

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. M. Catudal, bienvenue aux travaux de cette commission. Moi, je veux revenir à une affirmation que vous faites dans votre mémoire par rapport aux limiteurs de vitesse. Vous dites: «Nous croyions que ce projet de loi ne pourra atteindre les objectifs environnementaux et rendra plutôt les voies de circulation autoroutières moins sûres en raison des écarts de vitesse entre les voitures et les camions, d'un encombrement routier accru et d'autres effets inattendus comme la rage au volant.» Dans le fond, vous êtes en train de dire que le limiteur de vitesse pourrait rendre les routes moins sécuritaires, plus dangereuses. C'est l'affirmation que vous faites dans votre mémoire.

M. Catudal (Jean): Effectivement, surtout dû à des écarts de vitesse. Écoutez, ce n'est pas un secret de Polichinelle qu'il y a une tolérance des vitesses. Circulez sur les autoroutes du Québec, sur les autoroutes de l'Ontario, il y a une tolérance qui est permise, qui est allouée, mais le fait de réduire... de créer un bouchon supplémentaire, un obstacle qui ne peut pas être... aller ou circuler avec le flot de circulation au besoin... Je le dis puis je le reprends, on n'encourage aucunement la vitesse excessive des poids lourds.

M. Ouimet: Votre affirmation, si vous me permettez, elle est basée sur une croyance, elle n'est pas basée sur des études empiriques ou...

M. Catudal (Jean): Et sur de l'expérience de plusieurs camionneurs qui, en roulant pour une raison

quelconque... Même déjà, personnellement, en roulant avec mon régulateur de vitesse sur mon véhicule lourd, parce que je suis opérateur de véhicule lourd, la simple manœuvre de dépassement d'un autre véhicule lourd qui pourrait rouler à 102 km/h, si je roule à 105 km/h, le temps de dépassement, il va se créer un bouchon, et, je pense, sur une autoroute, je peux vous dire qu'il y a énormément d'automobilistes — et je vis la situation quasiment quotidiennement — qui vont se permettre, aussitôt qu'il y a une ouverture pour se faufiler, de venir nous redépasser par la droite, et assez souvent en nous faisant des salutations particulières.

M. Ouimet: En Europe, M. Catudal, le limiteur de vitesse existe depuis 1995. Les écarts de vitesse... La vitesse maximale, par exemple en France, elle est de 130 km/h pour les véhicules de promenade, alors que les véhicules lourds ont des limites de vitesse entre 80, 90 ou 100 au niveau du limiteur de vitesse, qui est obligatoire. Pensez-vous qu'en Europe il y a plus d'embouteillages, que les routes sont moins sécuritaires? Et les affirmations que vous faites aujourd'hui se vérifient en Europe. Ça fait depuis 1995 que c'est en existence, et à notre connaissance il n'y a eu aucun problème. S'il y avait eu des problèmes, ils auraient enlevé les limiteurs de vitesse. C'est pour ça que je vous posais la question. Votre affirmation, elle est basée sur des croyances, mais pas sur des vérifications qui ont été faites dans d'autres pays où la mesure que nous voulons mettre de l'avant a été testée et éprouvée.

M. Catudal (Jean): O.K. Il faut se mettre aussi dans le contexte nord-américain, M. le député. Les distances à parcourir, en Amérique du Nord, sont énormément plus grandes. Si on prend en considération que la France entre territorialement deux fois et demie dans le territoire de la province de Québec, alors ceux qui ont à faire du transport transcontinental doivent parcourir 5 000 à 6 000 km pour aller et pour revenir alors dans des zones justement où les juridictions... où les vitesses sont supérieures.

Pour revenir du côté de la France...

M. Ouimet: Mais est-ce qu'on est d'accord qu'il y a une densité de population beaucoup plus importante en Europe?

M. Catudal (Jean): En Europe, oui, mais par contre...

M. Ouimet: Vous plaidez le facteur géographique, là, mais il y a la densité de la population, il y a l'utilisation des autoroutes en Europe. Et, comme je vous dis, les écarts de vitesse sont encore plus importants là que ce que nous proposons ici.

M. Catudal (Jean): Mais, si je ne me trompe, la majorité des autoroutes européennes ont trois voies et plus de circulation dans chaque direction.

M. Ouimet: Ça varie d'un pays à l'autre, là. Ça varie d'un pays à l'autre. Il y en a que c'est deux voies. Bref, mais vous n'avez pas, au soutien de votre affirmation, vous n'avez pas de... Vous vous basez sur des croyances,

et sur vos impressions, et sur votre expérience comme conducteur.

M. Catudal (Jean): Principalement, mais pas juste sur la mienne, sur mon expérience, à moi, sur aussi les commentaires et expériences de 832 autres signataires d'une pétition.

M. Ouimet: O.K. Merci.

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

M. Tomassi: Oui. Merci, M. le député. Seulement une affirmation, puis vous répondez à... M. le Président, excusez-moi. Vous allez me répondre si vous voulez, parce que c'est un petit commentaire. Dans votre volet environnemental, est-ce que vos membres sont membres du Parti conservateur?

M. Catudal (Jean): Pas nécessairement.

M. Tomassi: Vous répondrez par la suite, parce que je me dis...

M. Catudal (Jean): Il y en a de toutes allégeances politiques.

M. Tomassi: ...vous faites des affirmations sur l'environnement où est-ce que... basées sur aucune étude.

Une voix: ...

M. Tomassi: Vous prenez une étude environnementale produite par la Suisse sans aucun autre document. Vous auriez dû prendre aussi les autres études qui ont été faites à travers le Canada, aux États-Unis, qui viennent dire qu'il y a une réduction de gaz à effet de serre.

M. Catudal (Jean): L'impact majeur, puis ça, ça a quand même été prouvé par des ingénieurs, pas juste par moi puis ma petite expérience de 27 ans de camionnage... Mon meilleur rendement énergétique, et à une vitesse stable... Oui, la résistance au vent fait qu'il peut y avoir une augmentation de la consommation, mais aujourd'hui, avec tous les systèmes d'aérodynamisme, les pneus à restriction de roulement, c'est-à-dire plus... qu'on appelle le «high energy tires»...

M. Tomassi: Vous dites que votre association compte 1 500 membres à travers le Canada puis que vous ne connaissez pas le nombre de vos membres qui sont ici, au Québec.

M. Catudal (Jean): Je n'ai malheureusement pas le chiffre exact pour le Québec, mais, si on va sur une représentation de population, ce serait environ 23 %, 24 %.

M. Tomassi: Hier, nous avons eu l'ACQ. Vous en avez parlé, vous, tantôt. Sauf que l'ACQ n'est pas venue seule, elle est venue avec le Conseil de l'industrie

forestière du Québec et elle est venue aussi avec les travailleurs autonomes du Québec, qui représentent en grande partie les travailleurs qui travaillent sur les camions, là, qui sont des camionneurs autonomes, comme ceux que vous représentez, ceux qui travaillent aussi pour des entreprises. Et ces gens-là, il y a une citation dans leur mémoire, de la page 18, que je vous inviterais, au courant de la semaine, d'aller lire sur le site Internet de la commission: «En effet, il s'agit principalement d'une initiative de l'Association du camionnage du Québec, et des six autres associations provinciales du Canada, regroupées sous l'égide de l'Alliance canadienne du camionnage — qui constitue une fédération dont les associations provinciales se sont dotées — qui ont pris position en octobre 2005 en faveur de l'activation des limiteurs de vitesse à un maximum de 105 km/h pour tous les véhicules lourds.» Puis là ils nous énumèrent les bienfaits du limiteur de vitesse.

Mon collègue vous a fait part qu'en Europe la majeure partie des camions lourds ne roulent pas plus qu'à 100 km/h. Et ce n'est pas vrai pour dire que tous les chemins sont sur trois voies, là, la majeure partie des chemins, dont un pays que je connais très bien, l'Italie, sont sur deux voies. Puis il n'y a pas d'embouteillages, ça, je peux vous le garantir, puis il y a plus de véhicules. Ce n'est pas parce qu'il y a plus de distance...

L'affirmation, et je pense que c'est un élément qui est important dans le projet de loi... la mesure ne s'appliquera pas jusqu'à temps que les autres provinces canadiennes n'emboîtent pas le pas à la position du Québec. Et ça a été une demande de l'Association du camionnage du Québec qui était venue nous dire, lors des consultations... Et même, quand on a fait la consultation, en 2006, sur la sécurité routière, elle a dit: Nous autres, on est prêts à mettre le 105 km, mais ce n'est pas vrai qu'on va la mettre seulement au Québec, c'est les autres provinces canadiennes. L'Ontario a emboîté le pas. Il y a un projet de loi qui a été déposé pour adopter le projet de loi qui va imposer le 105 km/h par un limiteur de vitesse. Alors, je me dis, c'est une notion qui va être pancanadienne, et on souhaite que même les États-Unis emboîtent le pas dans un avenir très rapproché.

Alors, moi, je vous invite à essayer de voir les bienfaits de cette mesure qui est très bien accueillie par l'ensemble de la population. Vous avez dit tantôt que vous avez fait un sondage par rapport à vos membres. Il y a des sondages qui ont été faits où est-ce que 84 % de la population du Québec est en accord que le 105 km soit fait pour le limiteur de vitesse.

Je voudrais vous entendre parler... Vous ne parlez pas beaucoup des autres points du projet de loi. Vous vous êtes limités au limiteur de vitesse. Est-ce que vous avez une opinion sur les autres points du projet de loi?

● (12 h 50) ●

M. Catudal (Jean): Bon, personnellement, je vais revenir sur un des volets de votre question. Aussi, comme affirmation... Ce qu'on pose... La question aussi à Mme la ministre et au gouvernement, c'est: Pourquoi vous vous empressiez d'imposer le limiteur de vitesse, alors que le gouvernement fédéral doit sortir une étude sur ce même sujet là au printemps et que même vos confrères de l'Ontario ne s'empresseront pas à cette session-ci, mais ils vont attendre la sortie de ce rapport-là pour justement se pencher sur la question?

On se demande pourquoi il y a tant d'empressement ici, au Québec, à le faire.

M. Tomassi: On rouvre la loi, on souhaite que le projet de loi soit adopté cette session-ci, mais il n'y a pas d'empressement. La mesure va être incluse législativement; elle ne sera pas mise en application. Ça va être, je crois, un décret ministériel qui va venir la mettre en application comme les autres mesures.

Et je crois que l'Association du camionnage du Québec a été très claire là-dessus, et la ministre leur a répondu positivement en disant: Le gouvernement n'imposera pas le 105 km si les autres provinces canadiennes ne le font pas. L'Ontario est en train de suivre le même cheminement que le gouvernement du Québec en déposant un changement législatif sur le 105 km/h et qui sera mis en application quand toutes les juridictions fédérales au Canada auront adopté le 105 km/h.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, il n'y a pas de temps pour la réponse, et je cède la parole au député de Blainville.

M. Gingras: Merci de votre présence, M. Catudal. Et je salue aussi... Vous nous l'avez présenté tantôt; je n'ai pas pris son nom.

M. Catudal (Jean): John Newton.

M. Gingras: M. Newton. Ça me fait extrêmement plaisir de vous voir, ici, ce matin, apporter votre contribution et nous faire réfléchir sur les gestes que nous sommes en train de poser.

J'aimerais que vous me précisiez quelle est la différence entre votre association et... On a parlé tantôt de l'Alliance canadienne du camionnage, là, qui regroupe, dont l'ACQ, d'autres organismes intercanadiens, mais c'est quoi qui différencie votre association des autres pour qu'eux autres effectivement nous disent en commission qu'ils sont d'accord, puis, vous, vous nous disiez que vous n'êtes pas d'accord? Y a-tu une différence entre le type de véhicules, les destinations? Je ne le sais pas, là. Je voudrais bien comprendre.

M. Newton (John): Ça, c'est une bonne question. Notre association, c'est seulement pour comment faire marcher l'entreprise meilleur. Les distances que les véhicules voyagent, ça dépend comment les véhicules sont fabriqués pour leur application. I don't know what else to say.

M. Catudal (Jean): Au niveau aussi de la différence entre l'APRAC et l'Association du camionnage du Québec et l'Alliance canadienne du camionnage, tout d'abord, pour être membre de l'Alliance canadienne du camionnage, il faut être propriétaire d'une flotte de six véhicules et plus; pour être membre de l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada, c'est cinq véhicules et moins, principalement des voituriers propriétaires-exploitants ou contractuels comme j'en suis un personnellement. C'est là le grand écart entre... La différence entre les deux, c'est au niveau du contrôle des flottes.

M. Gingras: Les six et plus puis les cinq et moins.

M. Catudal (Jean): C'est ça, six et plus, cinq et moins.

M. Gingras: Types de véhicules?

M. Catudal (Jean): Sensiblement la même chose, tracteurs semi-remorques. On parle de transport principalement transfrontalier, transport international dans le cas des voituriers propriétaires. Plusieurs font de l'intraprovincial ou de l'interprovincial, mais la grande majorité, c'est du transport international.

M. Gingras: Vous parliez tantôt que vous avez passé rapidement sur le volet économique. En termes de... L'impact du projet de loi, là, du limiteur de vitesse, dans le concret, là, y a-tu un impact économique important? Et puis quel est-il?

M. Catudal (Jean): Bien, pour un voiturier propriétaire qui va travailler en équipes de chauffeurs... Parce que c'est de plus en plus courant de trouver des équipes mari et femme à bord d'un même véhicule, les deux conduisent, principalement pour le transport transcontinental de biens. J'entends par là du Québec vers la Californie ou vers la côte Ouest canadienne. Ensuite de ça, certains biens peuvent descendre vers les États producteurs de fruits et légumes, de produits de consommation alimentaire, et de retour. On parle, pour un voyage aller-retour, d'un surplus de temps de cinq heures. Mais, considérant qu'un voyage aller-retour par un «team» — excusez l'expression du... le jargon du métier — d'une équipe de chauffeurs se fait en dedans de six jours, ce cinq heures là rajouté va leur demander 240 heures de plus par année de travail. Et ce qui pourrait se traduire, bien c'est du temps de récupération de moins. De là aussi vient le côté sécuritaire. Un chauffeur fatigué n'est pas un bon opérateur sécuritaire. Alors, ils ont moins de temps de récupération lors de leur retour et lors de leur arrêt, moins de temps pour voir à faire l'entretien des véhicules aussi, moins de temps en famille. Il en va aussi jusqu'à la qualité de vie des entrepreneurs, en plus du volet économique.

Ce 240 heures là aussi pourrait se traduire par deux chargements aller-retour si on figure que c'est 60 heures, aller, une soixantaine d'heures, revenir. Alors, c'est deux chargements aller-retour, et, pour un voiturier propriétaire, on pourrait parler de perte de revenus bruts chiffrant entre 25 000 \$ et 35 000 \$ par année.

Le Président (M. Bergman): Avant que je cède la parole au député de Blainville, est-ce que j'ai le consentement de la commission pour dépasser 1 heure?

Une voix: Ça va.

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

M. Gingras: ...qu'on est confronté avec un enjeu économique — vous parlez de 25 000 \$ à 35 000 \$, qui n'est pas rien — à un enjeu de sécurité routière, qui n'est pas rien non plus, et à un enjeu environnemental. Là, j'ai cerné l'enjeu économique.

Au niveau de la sécurité routière, de conduire sur les routes avec un appareil, un limiteur à 105 km/h, alors que c'est 100 km sur nos routes, maximum, vous me dites: Il va y avoir une difficulté de... ou trop de différenciation entre les types de véhicules sur la route, ce qui peut causer des accidents. Mais de respecter la limite de vitesse, ce n'est pas l'objectif?

M. Catudal (Jean): Exactement. C'est d'ailleurs ce qu'on préconise, l'APRAC, ainsi que notre association soeur américaine, qui est la Owner Operator and Independant Drivers Association, dans leur programme, du respect des lois, là, de rouler légalement. Rouler légalement, ce n'est pas que de tenir un registre des heures de conduite et de repos d'une façon correcte, c'est aussi le respect de toutes les lois du transport dans les 60 juridictions nord-américaines, que ce soit par la limite des vitesses sur une autoroute, sur une route secondaire, sur une route municipale. Ce sont tous des facteurs qu'on doit respecter, et c'est ce que nous préconisons.

M. Gingras: Mais c'est quoi, le problème à 105 s'il n'y a pas une vitesse maximum plus haute que 105?

M. Catudal (Jean): Au Québec, en Ontario. Le Nouveau-Brunswick est à 110 km/h sur les réseaux routiers interurbains, la Nouvelle-Écosse aussi. Si on va juste dans les États frontaliers qui sont juxtaposés au Québec sur le réseau d'Interstate américain, on parle de 65 mi/h, qui est 105 km/h. Mais plus on va au sud, ça augmente. À partir des Carolines jusque vers la Floride, on parle de 70 mi/h, ce qui est environ 110, 112 km/h. Et, en allant vers l'ouest, dans plusieurs zones, dont, entre autres, l'Oklahoma, sur le réseau de «turnpike» à accès très limité, on parle de 75 mi/h, ce qui est environ 125 km/h, qui est la vitesse permise.

Là aussi, de dire que pouvoir suivre au besoin... Parce qu'il y a un côté...

M. Gingras: Ça ne s'enlève pas, là. Un limiteur de vitesse...

M. Catudal (Jean): Non. Un coup qu'il est activé...

M. Gingras: ...c'est sur le moteur, puis il n'y a pas de «on», «off» dessus, puis vous traversez à la frontière, puis vous êtes toujours limité à 105.

M. Catudal (Jean): La seule façon de changer la programmation, c'est par un garage, avec un appareil spécialisé pour pouvoir aller reprogrammer les paramètres du véhicule.

M. Gingras: O.K. Mais Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, donc, si, comme la ministre le disait, on s'entend au niveau intercanadien, donc il n'y aura pas de problème. Mais là vous me parlez des difficultés au niveau américain, donc...

● (13 heures) ●

M. Catudal (Jean): Si ma mémoire est bonne, il y a 48 % des États américains — j'y vais de mémoire — qui ont des limites de vitesse permises au-delà de 105 km/h, soit qui peuvent jouer entre 105 et 125 km/h.

M. Gingras: La ministre parlait aussi, en début de son intervention, de mises en portefeuille. Ces «jackknives» là, là, les mises en portefeuille, est-ce que la vitesse... est-ce que ça va empêcher effectivement les propriétaires de tracteurs, de flottes d'avoir plus d'accidents? On parlait d'accidents, là, et de la mortalité, et puis etc. Oui, les voitures sont impliquées, mais, en limitant la vitesse, là, est-ce que c'est ça qui va empêcher les mises en portefeuille, etc.?

M. Catudal (Jean): Une mise en portefeuille va être causée par les conditions de route et non pas nécessairement par la vitesse. Pas plus tard qu'hier soir, j'étais chez un client pour effectuer une livraison dans l'est de la ville de Montréal. Avec la température qu'on avait, j'ai eu à circuler sur une cour de triage qui était comme un miroir par la glace. Je roulais à 5 km/h et j'ai passé proche de faire une mise en portefeuille. Alors, ce n'est pas nécessairement la vitesse qui est un facteur, ce sont les conditions de route, les conditions d'adhérence, et un professionnel de la route va adapter sa conduite en conséquence. Cependant, une mise en portefeuille peut survenir à une mauvaise condition de route soit parce qu'un véhicule peut avoir dérapé devant lui... Un freinage brusque pour éviter une collision pire peut causer aussi une mise en portefeuille.

M. Gingras: Le député de LaFontaine nous mentionnait tantôt qu'en Europe effectivement il y a des limites de vitesse, il parlait de 130, 110 et...

Une voix: ...

M. Gingras: Le député de Marquette, je m'excuse. Donc, il parlait de vitesses différentes dépendamment de la route, et ici on disait: Regardez, on a des deux voies, on n'a pas des trois voies puis des quatre voies, comme il existe en Europe. Je fais juste remarquer qu'en fonction de votre commentaire aussi... Et peut-être qu'il serait important d'amener à la commission qu'il y a aussi en Europe des vitesses différenciées en fonction de la température. Donc, ce que vous nous dites: Ce qui est dangereux et ce qui cause effectivement des accidents, c'est aussi les conditions climatiques, et, en Europe, il y a des vitesses variables en fonction du climat qui pourraient fort bien s'appliquer ici si on irait sur des projets de loi avec beaucoup d'imagination et beaucoup de vision, projets de loi novateurs qui nous permettraient d'éviter des accidents de la route en fonction du climat, parce qu'on a effectivement un climat qui est plus difficile.

Ma dernière question, si vous le permettez, au niveau des photoradars puis cellulaires: Qu'est-ce que vous pensez de ça, photoradars, cellulaires, GPS, tous les outils qui viennent distraire le conducteur? Parce que c'est dans le projet de loi aussi, là.

M. Catudal (Jean): C'est dans le projet de loi aussi. Je ne peux que vous donner une opinion personnelle. Ce sont plusieurs accessoires, plusieurs outils de travail que j'utilise personnellement. Cependant, personnellement, depuis déjà cinq ans, j'ai adopté le mains-libres pour mon téléphone cellulaire. Je pense que le projet de loi pourrait aussi aller englober les appareils de messagerie texte — c'est mon opinion bien personnelle, ce n'est pas

celle de l'association — car cela aussi est une très grande source de distraction, même, je pense, pire que le téléphone cellulaire si on se rappelle un incident qui est arrivé dans le tunnel La Fontaine voilà peut-être un an, un an et demi, qu'il y a eu un décès.

Côté GPS, pour nous, qu'est-ce qui est plus sécuritaire: être capables de regarder un petit écran qui va nous dire ou nous signaler où nous devons aller ou rouler avec une carte routière ouverte sur le volant?

M. Gingras: C'est interdit, hein? C'est interdit, le GPS.

M. Catudal (Jean): Mais c'est pratique.

M. Gingras: Des fois, il faut que les lois effectivement puissent suivre, soient applicables aussi. Je vous remercie beaucoup de votre venue et... Oui. Ah! le photoradar, vous ne m'avez pas répondu.

M. Catudal (Jean): Oh! le photoradar. Bien, indirectement, si on préconise le respect des lois en place, le respect des limites de vitesse, comment peut-on s'opposer au photoradar?

M. Gingras: O.K. Comment s'opposer? C'est fait pour le respect...

M. Catudal (Jean): Comment peut-on s'opposer au photoradar si on préconise le respect des limites en place?

M. Gingras: Donc, comment s'opposer au limiteur si on...

M. Catudal (Jean): Du fait des diverses juridictions territoriales où nous devons circuler, qui peuvent avoir un effet, même aller jusque sur le «just-in-time». Ça aussi...

M. Gingras: Donc, vous avez des pressions de l'industrie?

M. Catudal (Jean): Énormément. Énormément.

M. Gingras: Ce qui fait que vous alliez plus vite?

M. Catudal (Jean): Non, pas nécessairement. Où ce l'est permis. Où c'est permis d'aller plus vite, oui, pour pouvoir rencontrer des échéanciers. Il ne faut pas oublier que plus la distance est longue à parcourir, plus ça nous prend de temps.

M. Gingras: Je vous remercie. Merci d'être ici.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord, il vous reste une minute.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, je voulais savoir, le limiteur de vitesse... Ici, on sait que, quand un camion va dans le Grand Nord, on a beaucoup de côtes, comme on dit en bon québécois. Quand vous allez descendre une pente puis la remonter, votre camion, là, quand il va être rendu à 105, il va faire quoi, il va compresser?

M. Catudal (Jean): Il va compresser, mais, je veux dire, la charge est là. 125 000 lb — c'est parce que je suis habitué aux mesures anglaises, là; mais 125 000 lb — dans une côte, ça va prendre de la vitesse, qu'il y ait un limiteur ou qu'il n'y en ait pas.

M. Grondin: O.K. Puis, moi, j'aurais aimé savoir, les causes des accidents des camions, là, c'est causé... Vous devez avoir une idée, c'est-u causé par la boisson? C'est-u causé par la fatigue? C'est-u causé par la vitesse? Sur tous les accidents des camions — on a eu encore deux morts hier, dans le parc des Laurentides, là — c'est quoi, les causes principales des accidents des camions?

M. Catudal (Jean): Je n'ai pas d'étude directement sur le sujet parce que c'est tellement varié. On a pu se rapporter face aux chiffres en provenance de la SAAQ. La vitesse comme telle, si on prend les chiffres, les statistiques de la SAAQ, la vitesse comme telle, pour un véhicule lourd dans une collision avec mortalité, est pour environ, si ma mémoire est bonne, 3 % des décès.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Catudal, M. Newton, bienvenue. Bienvenue à ces travaux de la commission. Je veux revenir, là, sur un point pour savoir si j'ai bien compris. Vous avez fait référence à une rencontre ministérielle ou sous-ministérielle, là, qui a porté sur des questions de sécurité, avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a dit: Moi, je vais regarder tout ça, je vais accepter de regarder tout ça, et je vais soumettre un rapport au printemps — vous avez dit au printemps — sur ces questions précises là. J'essaie de comprendre votre position. J'ai-tu bien compris en me disant: Si le rapport du fédéral, au printemps, disait — parce qu'il y a une question d'uniformisation; disait — 105, c'est la norme, puis tout ça, est-ce que je vous décode bien en disant: Oui, là on serait d'accord?

M. Catudal (Jean): Disons qu'on devra se plier à la loi si... Comme on disait: Pourquoi s'empresse, surtout ici, d'imposer cette loi-là, alors que le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a demandé une étude à Transports Canada pour justement prouver la véracité de l'augmentation de sécurité et prouver au niveau des impacts économiques, financiers... économiques, environnementaux et de sécurité? Alors, ce n'est pas encore sorti. Même d'ailleurs, comme on disait, l'Ontario attend la sortie de ce rapport avant même de présenter un projet de loi ensemble. Il y a déjà quelque chose de fait en termes de...

M. Deslières: Il a été déposé.

M. Catudal (Jean): Il a été déposé? Oui, le bill 115 qui a été déposé, mais c'était pour des raisons environnementales.

M. Deslières: Mais je repose ma question parce qu'hier on a eu... Bien, les collègues en ont fait référence, là, l'Association du camionnage, les gens du

conseil de l'industrie de la forêt, tout ça, ils sont venus argumenter une série de raisons en nous disant: Nous, on est d'accord. Il y a peut-être d'autres raisons qu'ils ne nous ont pas dites, peut-être que ça règle certains problèmes dans l'industrie, là, bon, on... Mais qu'est-ce qui vous différencie, là? Parce que franchement je cherche à... Qu'est-ce qui vous différencie entre la position qui a été argumentée et... Puis vous avez fini votre... En conclusion, vous dites: C'est nos craintes sur le plan environnemental, sur le plan économique, sur le plan de la sécurité, tout ça. Mais je répète ma question: Si, au fédéral, le comité dit: On y va, puis nonobstant... ne présumons de rien, l'adoption de la loi, et que ces parties de la loi seraient mises en veilleuse pour attendre ces éléments-là, ça vous rejoint?

● (13 h 10) ●

M. Catudal (Jean): Écoutez, comme je vous disais, si la loi... on peut adopter aussi une position similaire à celle de l'association du Québec au niveau de compétitivité si ça devient une norme fédérale, qu'on n'aura pas un désavantage économique, parce que présentement...

M. Deslières: C'est le sens de ma question.

M. Catudal (Jean): ... — c'est ça; présentement — on subirait un désavantage économique face à notre compétition américaine, compétition de partout ailleurs au Canada, de partout aux États-Unis. Et l'autre argument aussi, et en termes de temps et de... d'efficacité — ce serait le mot plus exact — au niveau des distances à parcourir, que le petit propriétaire n'a pas un quatrième, cinquième, huitième, 15e véhicule qui va lui assurer une bonne subsistance; il en a un ou il en a deux. Alors, on revient à des pertes de revenus qui pourraient se chiffrer de 25 000 \$ à 35 000 \$. Ces pertes de revenus là, le petit entrepreneur ne peut pas aller les rechercher autrement sur d'autres véhicules de sa flotte.

M. Deslières: Vous roulez à combien — question qui tue; vous roulez à combien — présentement?

M. Catudal (Jean): Présentement, en toute humilité et en toute honnêteté, mon véhicule de travail personnel, de 105 à 106 km/h. Il a été monté en usine pour donner son maximum de rendement à cette vitesse parce que c'est un véhicule qui est monté pour parcourir beaucoup d'États américains.

M. Deslières: O.K. Parce que vous êtes conscients, M. Catudal et votre association, qu'en termes environnementaux tout le domaine du transport, de mémoire, je pense que c'est 37 %, 38 %?

Une voix: ...

M. Deslières: 38 % des...

M. Catudal (Jean): Des gaz à effet de serre.

M. Deslières: ...gaz à effet de serre. Alors, ça ne peut pas être «jamais dans ma cour». Ça ne peut pas être «jamais dans ma cour», parce qu'on n'arrivera pas. Parce qu'on est tous d'accord, en termes de notion de

développement durable, d'améliorer notre environnement, le protéger et de diminuer nos gaz à effet de serre, alors il faut que les concernés... Et le domaine du transport est, à 38 %, là, un des principaux acteurs qui peut faire quelque chose pour améliorer la situation. Vous convenez avec moi, vous convenez avec la commission que l'industrie doit être interpellée et que c'est une des mesures qui a des causes environnementales.

M. Catudal (Jean): Par contre, je reviens sur un autre point tantôt, c'est que, déjà au niveau des normes environnementales mécaniques des constructeurs de camions, les nouveaux filtres à particules, les nouveaux systèmes d'injection d'urée aussi qui sont en étude présentement, avec la norme qui a été imposée le 1er janvier 2007, on parle de moteurs moins polluants de 90 % versus ce qui se faisait avant 2001.

Cependant, il y a un côté négatif. Les véhicules, malgré qu'ils sont moins polluants, consomment plus de carburant et ils sont en moyenne de 10 000 \$ à 15 000 \$ plus dispendieux. Pour le petit entrepreneur, c'est un fardeau énorme. Alors, de là, peut-être il y aurait lieu de voir, mis à part le 105 km/h — et j'en reviens sur mon extrapolation de 240 heures de déplacement par année qui peuvent se traduire en pertes de 25 000 \$ à 35 000 \$ pour un entrepreneur indépendant — où on peut aller récupérer ça. Ce n'est pas nécessairement avec l'imposition d'un limiteur de vitesse à 105 km/h, mais plutôt peut-être de favoriser l'acquisition, que ce soit au niveau de crédits d'impôt ou de congé fiscal pour des appareils de réduction de ralenti pour les véhicules, pour éviter le ralenti moteur pour la climatisation l'été ou le chauffage pendant nos périodes de repos, qui sont importantes si on veut être sécuritaires. Alors, ça pourrait être ça et l'achat de véhicules plus récents, moins polluants, comme on disait justement, qui ont souvent une facture de 10 000 \$ à 15 000 \$ de plus. Pour le petit entrepreneur, c'est un fardeau énorme.

On peut parler, là, d'équipement environnemental idéal sur un véhicule 2008, d'une augmentation de facture du camion de près de 35 000 \$. On n'a pas un taux nécessairement supérieur pour nos revenus. Alors, il y a une compensation aussi qu'il faudrait aller chercher. C'est sûr que le remplacement de la flotte va se faire graduellement. Je veux dire, il y a des opérations de contrôle des véhicules, des véhicules plus vieux qui vont être retirés de la route et vont être remplacés par des nouveaux. Mais, si on veut réellement frapper l'impact environnemental, c'est aller avec des véhicules plus récents qui même... Avec la norme 2010, si je ne me trompe pas, certaines études disent que l'air qui devrait sortir de l'échappement d'un véhicule lourd risque d'être plus propre que l'air qui rentre dedans.

M. Deslières: Deux questions rapides, M. le Président, pour laisser la chance à mon collègue. Est-ce que votre association possède des études sur la somnolence, la fatigue des conducteurs? Première chose, rapidement. C'est oui ou c'est non.

Et, deuxièmement...

M. Catudal (Jean): Non, pas présentement, là.

M. Deslières: Vous n'en avez jamais eu, jamais fait, tout ça?

M. Catudal (Jean): L'association comme telle n'en a pas fait, mais il y en a de disponibles.

M. Deslières: Oui, oui, je le sais. Je le sais. Non, mais je parlais de votre association, parce que là c'est un facteur important, vous l'avez mentionné une fois ou deux.

Deuxièmement, est-ce que votre association serait d'accord pour qu'il y ait pose obligatoire des pneus d'hiver? Je sais que ce n'est pas la même chose. Je souhaiterais que ce soit dedans. On a beaucoup de discussions à venir. Est-ce que votre association serait d'accord pour que l'ensemble des véhicules aient les pneus d'hiver obligatoires, portent des pneus d'hiver obligatoires?

M. Catudal (Jean): Comme camionneur, je ne peux pas m'opposer à cette mesure-là, justement si ça évite une situation d'une perte de contrôle d'un véhicule automobile qui me forcerait, moi ou un confrère, à faire une manoeuvre d'évitement d'urgence et finir en mise en portefeuille ou aller finir contre un pilier de ciment, sur le long de l'autoroute 20, comme il est arrivé voilà une couple d'années. Je ne peux pas être en désaccord.

M. Deslières: Merci, M. le...

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

M. Ferland: Merci, M. le Président. M. Catudal, félicitations pour votre présentation. Juste à l'intérieur de votre mémoire, dans le volet Sécurité routière et la vitesse, vous mentionnez... Ça, je voudrais un peu d'éclaircissements là-dessus, c'est... Je veux juste le relire, c'est rapide: «De plus, les ingénieurs de la sécurité routière conviennent depuis longtemps que les autoroutes sont plus sûres lorsque les véhicules qui y circulent roulent à une même vitesse, indépendamment des limitations de vitesse.» Juste après, vous dites: «Toutefois, encore aujourd'hui, il nous est forcé de croire que le ministère des Transports refuse de reconnaître ce fait...» C'est-à une étude qui a été faite... Quand vous parlez des ingénieurs de la sécurité routière, c'est-à quel-que chose qui existe, d'écrit, une étude qui a été faite?

M. Catudal (Jean): Il y a une étude qui a été faite — je vais de mémoire, d'où elle provient, là; qui a été faite — en Arkansas, parce que l'Université d'Arkansas, si ma mémoire... a un très grand bagage d'études au niveau du transport. C'est un des États qui sont même très calés en transport, et certains ingénieurs routiers, de la sécurité routière, sont venus à la conclusion que, si tous... on peut faire rouler le plus de véhicules possible à la même vitesse, d'une façon uniforme... D'ailleurs, je vais ouvrir une parenthèse: l'État de l'Arkansas a, à l'entrée de l'État — puis j'y vais quand même fréquemment — «Speed limit strictly enforced, no tolerance», et la circulation se fait très bien.

M. Ferland: Dernière question, M. le Président. Si on vous demandait... si vous aviez à établir une limite, là, pour les limiteurs de vitesse, si vous aviez une proposition à faire, concrète, à combien serait-elle, la limite idéale, pour vous?

M. Catudal (Jean): J'ai eu à répondre à cette question à l'achat de mon véhicule et qui a été établie... Je suis allé avec la limite de vitesse la plus élevée sur le continent, qui est de 75 mi/h, pour faire établir la vitesse maximale de mon régulateur de vitesse.

Une voix: ...

● (13 h 20) ●

M. Catudal (Jean): 75 mi/h, qui est environ 123-125 km/h. D'avoir la possibilité de le faire ne me dit pas qu'il faut que je le fasse en tout temps. Pour des raisons d'économie d'essence, pour des raisons d'économie sur les contraventions, sur le PEVL de l'entreprise avec qui je suis à contrat, je respecte les limites de vitesse ailleurs, et mon bon jugement d'opérateur professionnel fait que je n'abuse pas de la situation.

Ça avait même été prouvé, dans une étude, je pense, si ma mémoire est bonne, de l'Université Leeds, que, dans la très grande majorité des cas, lorsqu'un opérateur de véhicule a un limiteur de vitesse, il va opérer son véhicule à la limite que son véhicule va lui donner, sans égard aux conditions atmosphériques, des fois. Et une autre étude, qui est venue de la fondation de l'OODA, faite avec des chauffeurs de compagnies qui ont des limiteurs de vitesse, et même eux disent que 26 % des chauffeurs vont respecter en tout temps les limites de vitesse lorsqu'elles sont inférieures à la vitesse de leur limiteur, mais l'autre 74 % ne respectent pas nécessairement la limite de vitesse prescrite si elle est inférieure à celle de leur limiteur dans le but de reprendre du temps perdu.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre contribution, M. Catudal, M. Newton. Je suspends nos travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi. On va commencer cet après-midi, à 15 heures.

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): Oui, on peut laisser nos documents ici. Merci beaucoup. Je suspends nos travaux.

(Suspension de la séance à 13 h 21)

(Reprise à 15 h 7)

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

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): À l'ordre! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à tous les membres de la commission ainsi qu'au public de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pendant la séance. Je vous rappelle que le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le

Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Je souhaite la bienvenue à l'Association canadienne des télécommunications sans fil. M. Barnes, M. Proulx, bienvenue. Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec les députés, Mme la ministre pour un autre 45 minutes. Alors, la parole, c'est à vous.

Association canadienne des télécommunications sans fil (ACTS)

M. Barnes (Peter): Merci, M. le Président. M. le Président, Mme la ministre et distingués membres de la commission, je vous remercie de nous accueillir. L'Association canadienne des télécommunications sans fil vous remercie de nous accueillir et de tenir ces consultations particulières sur le projet de loi n° 42. Comme vous le savez très bien, mieux que moi, le projet de loi comporte une multitude de facettes qui visent à renforcer la sécurité routière au Québec, que ce soit en ce qui concerne la vitesse excessive, l'alcool au volant, les nouvelles technologies de contrôle de la circulation, l'accès graduel à la conduite, les limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds et le téléphone au volant. Ce dernier thème sera l'unique sujet dont nous traiterons durant la commission.

D'entrée de jeu, l'industrie des télécommunications sans fil soutient le but du gouvernement du Québec, soit d'améliorer le bilan routier. Je suis content de dire que nous avons toujours travaillé avec le gouvernement et différents partenaires afin de sensibiliser les Québécois et les Québécoises à faire usage de leurs appareils téléphoniques de manière responsable lorsqu'ils sont au volant. Nous croyons que l'éducation et la conscientisation sont les éléments clés à privilégier pour développer de bonnes habitudes de conduite automobile. Nous sommes donc aujourd'hui, devant la commission, pour partager nos expériences, nos connaissances et vous livrer nos pensées sur le projet de loi n° 42, et aussi évidemment répondre à vos questions.

● (15 h 10) ●

Comme je l'ai dit plus tôt, l'industrie des télécommunications sans fil soutient le but du gouvernement d'avoir des routes plus sécuritaires au Québec. Et, comme j'habite à Gatineau et j'utilise les routes du Québec à tous les jours, évidemment je soutiens d'emblée personnellement cet objectif. Ce qu'on sait, c'est que les Québécois et les Québécoises font face à une grande variété de distractions quotidiennement, et les différentes recherches nous indiquent que c'est le cumul des distractions qui est le plus préjudiciable et la principale cause des accidents. Par exemple, si on prend le cas de la télémétrie, c'est certain que la télémétrie a aidé les aides et les renseignements fournis aux conducteurs. Désormais, on peut vérifier les conditions météo, avoir un guidage vocal virage par virage grâce aux appareils de navigation portables. Les voitures peuvent désormais donner vocalement les courriels grâce au nouveau logiciel de Microsoft, Sync. Et, si certaines de ces avancées technologiques peuvent améliorer la sécurité, elles sont toutes également de nouvelles sources de distraction pour les conducteurs, qui, on le rappelle, doivent maintenir toute leur attention sur la route.

Diverses recherches américaines et canadiennes ont démontré que les distractions externes du véhicule sont les principales causes des accidents. Selon une étude de la American Automobile Association, leur fondation pour la sécurité routière ou Foundation for Traffic Safety, en 2001, les principales distractions en cause dans les accidents rapportées aux États-Unis sont soit une personne, un objet ou un événement à l'extérieur du véhicule, qui comptent pour tout près de 30 % des accidents. Par contre, les distractions à l'intérieur du véhicule... comme ajuster la radio, le lecteur de cassettes ou de CD est la cause de 11,4 % de ces accidents; discuter avec un autre occupant du véhicule compte pour 10,9 % des accidents; ajuster les commandes du véhicule correspond à 2,8 % des accidents; boire ou manger, dans 1,7 % des cas des accidents; et le téléphone sans fil, l'utiliser ou composer un numéro est la cause de 1,5 % des accidents.

Un peu plus tard, en 2002, la Saskatchewan General Insurance, qu'on peut appeler le pendant de la SAAQ en Saskatchewan, a publié *Crash Data Report on Driver Distraction*, alors une étude aussi sur les distractions au volant. Et, pour l'occasion, on a étudié 16 183 cas d'accidents — alors quand même, là, un bon échantillonnage — des accidents de véhicule et déterminé que 17 % d'entre eux avaient été causés par la distraction du conducteur et que, dans seulement 1 % des cas, le conducteur utilisait ou tentait d'utiliser un téléphone cellulaire. Aussi, il est important de souligner que cette étude a démontré que 32 % des accidents avaient été causés par une source de distraction se trouvant à l'extérieur du véhicule.

En analysant les résultats des 16 États américains qui effectuent un recensement systématique des différentes causes d'accident, on constate que le téléphone cellulaire a été identifié comme la cause de moins de 1 % des accidents. Il est aussi intéressant de constater que, parmi ces 16 États, seulement cinq ont une législation qui encadre l'usage du téléphone cellulaire. Et de façon générale les études ont démontré que, parmi les distractions à l'intérieur du véhicule conduisant à un accident, l'usage du téléphone cellulaire est environ le cinquième ou le sixième facteur en ordre d'importance. Et diverses études arrivent à toutes ces mêmes conclusions.

Maintenant, c'est certain que les données que j'ai citées et celles contenues dans notre soumission, qui sont plus complètes et plus étoffées, pourraient évidemment être plus à jour et plus complètes. Il y a donc, à notre avis, une opportunité pour que le Québec devienne un leader dans ce domaine et documente l'ensemble des distractions par des études, des analyses étoffées.

Maintenant, il est évident, pour nous du moins et, je pense, pour tout le monde, que les voitures sont dotées de nouvelles technologies, donc de nouvelles sources de distraction et qu'ainsi, chaque jour, les conducteurs doivent faire face à de nouveaux défis pour conserver toute leur attention sur la route. Mais nous voyons également que plusieurs des distractions auxquelles le conducteur doit faire face ont été avec nous depuis toujours, et certaines le seront jusqu'à la fin des temps. Ça n'empêchera pas de faire des enfants, et les enfants, ça peut être distrayant quand on conduit. La population doit donc apprendre à gérer les distractions et à contrôler ces dernières en faisant preuve de discernement. Il faut

évidemment faire preuve de gros bon sens. Et aucune législation à mon avis ne peut changer le fait que les gens mangeront, boiront, joueront avec la radio et parleront aux passagers dans la voiture. Et je vous rappelle que ces distractions sont identifiées comme étant parmi les plus risquées, les plus susceptibles d'engendrer un accident.

L'industrie du sans-fil a toujours et continue de préconiser une approche variée pour modifier les pratiques de conduite des Québécois. Nous proposons des démarches positives que le public peut entreprendre pour gérer efficacement les risques. Il faut que chaque conducteur puisse bien saisir les dangers inhérents aux différentes sources de distraction potentielles qu'il croise tout au long de son trajet.

De nouveaux comportements, soutenus par des campagnes de sensibilisation, changent les perceptions publiques. Au Québec, il suffit de penser au recyclage pour voir comment notre perception change et a changé face aux déchets. Par l'éducation et la conscientisation, on suscite le changement de comportement. Cette manière d'agir est à notre avis la plus efficace.

Et l'industrie du sans-fil est engagée depuis longtemps à promouvoir la sécurité des conducteurs et à améliorer la sensibilisation du public sur l'importance de se concentrer sur la route et de conduire de manière sécuritaire et responsable. L'industrie encourage depuis longtemps les conducteurs à adapter et adopter des règles d'usage simples et efficaces: éviter de faire inutilement des appels; d'être bref; d'interrompre la communication lorsque les conditions deviennent dangereuses. Et nous conseillons également aux Québécoises et Québécois de ne jamais utiliser la messagerie texte en conduisant. Aussi, nous conseillons également à nos clients, lorsqu'ils doivent faire un appel ou recevoir un appel, d'utiliser un dispositif mains libres de manière à garder deux mains sur le volant et deux yeux sur la route.

Si vous me permettez, je vais vous faire un court résumé de nos initiatives depuis quelques années. En 1998, nous avons instauré un comité de responsabilité au volant formé de membres en provenance des télécommunicateurs et des fabricants. Ce comité a mis sur pied un éventail de campagnes de mercatique sociale, dont les principaux slogans étaient: *La prudence au volant avant tout*; *Il y a maintes sources de distraction au volant. Ne laissez pas votre cellulaire en être une*; *À bord, pensez sécurité d'abord*; et *La sécurité d'abord, l'appel est lancé*. Le mois dernier, avant le début de la saison hivernale, nous avons lancé notre plus récente campagne: *Deux yeux sur la route, deux mains sur le volant, c'est le gros bon sens*.

Avec la précieuse collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec, nous avons également produit *La distraction au volant*, une vidéo pédagogique qui connaît un grand succès. Plus de 35 000 exemplaires de ce film ont été distribués gratuitement à des employeurs, des moniteurs de conduite automobile, des organismes dévoués à la promotion de la sécurité, des assureurs, des corps policiers, des écoles, et bien d'autres. Actuellement, cette vidéo est utilisée, par exemple, par plus de 300 moniteurs de conduite automobile au Manitoba, par le cours de conduite du Conseil canadien de la sécurité et au sein de l'école de conduite Jeunes Conducteurs du Canada.

En 2005, c'est avec fierté que nous avons lancé notre campagne *La route d'abord*, qui vise trois groupes cibles: les employés de l'industrie du sans-fil, les jeunes et nouveaux conducteurs et les grands utilisateurs. Pour tenir compte de l'avis des spécialistes en matière de sécurité, l'ACTS a fait en sorte que la campagne *La route d'abord* souligne les mesures positives que les individus peuvent adopter afin de réduire le risque au volant. Cette campagne vise à encourager des comportements normatifs qui suggèrent que la distraction au volant est socialement inacceptable et qu'elle peut entraîner des conséquences graves.

Afin d'entamer cette étape de la campagne, les membres de notre comité ont adopté des lignes directrices de *La route d'abord* au sein de leur entreprise. En plus de fournir des renseignements sur d'autres genres de distractions auxquelles font face tous les conducteurs, ces lignes directrices sont tributaires de l'engagement de l'ACTS envers les initiatives de prudence au volant en milieu de travail. Elles donnent des conseils aux employés sur leur utilisation du sans-fil en les encourageant à ne pas prendre d'appel, à moins que ce ne soit absolument nécessaire, et de ne pas utiliser des services de données pendant qu'ils sont en train de conduire.

Nous avons aussi un site Web, *La route d'abord*, dont le principal intérêt est un questionnaire interactif qui permet aux utilisateurs de mieux connaître leurs habitudes de conduite. Ce site a triplé son achalandage, lors de notre dernière campagne, pour atteindre 46 000 visiteurs. Son quiz a été complété par plus de 1 000 personnes. De plus, les entreprises vendant des téléphones cellulaires ont également inclus sur leurs emballages la signature graphique de notre campagne et le site Web *La route d'abord*.

À notre avis, si, malgré notre préférence pour une approche éducative, les membres de cette commission croient que la législation est la meilleure manière de procéder en ce qui a trait au cellulaire au volant, l'ACTS croit que le projet de loi n° 42 pourrait être bonifié. Nous sommes d'ailleurs prêts à offrir des modèles législatifs à considérer à titre d'exemple. Aussi, il est important de penser à la meilleure façon d'appliquer la loi.

● (15 h 20) ●

Preçons l'exemple de certains de nos voisins du Sud. Aux États-Unis, les lois interdisant l'usage d'un combiné cellulaire au volant sont appliquées de différentes façons afin d'en accroître la souplesse et de faciliter la tâche des responsables de l'application de la loi. L'une des méthodes employées consiste à faire des infractions ayant trait au cellulaire l'objet de mises en application secondaires plutôt que primaires. Je m'explique. Les mesures secondaires ne peuvent être appliquées que si le conducteur est arrêté pour une autre infraction. Il peut s'agir d'une infraction aux règlements de la circulation, telle conduite dangereuse, excès de vitesse, non-respect d'un feu rouge ou d'un arrêt. Cette méthode est en usage dans au moins sept États selon notre recensement, c'est-à-dire au Colorado, au Maryland, au Nebraska, en Oregon, en Virginie, dans l'État du Washington et en Virginie-Occidentale.

En conclusion, et comme nous croyons vous l'avoir démontré, si je peux me permettre de résumer les points qui devraient faire partie des mesures adoptées

par les membres de cette commission et ensuite par l'Assemblée nationale, premièrement, il serait très utile de colliger toutes les distractions lors des déclarations d'accident de police, non seulement le cellulaire. Le Québec pourrait devenir un leader au Canada en étant la première province à colliger les données sur l'ensemble de ces distractions. Il serait aussi important d'augmenter le niveau de conscientisation et le nombre d'initiatives pédagogiques sur toutes les distractions. D'ailleurs, l'industrie serait heureuse de coopérer avec le gouvernement dans cette voie.

De plus, il nous apparaît important d'éduquer les jeunes et les nouveaux conducteurs au besoin de garder toute leur attention sur la route. Par exemple, il serait bon d'inclure systématiquement dans les cours de conduite un volet lié aux nombreuses distractions et à leur dangerosité. Si les membres de la commission croient qu'une loi est toujours nécessaire, il est important à notre avis de traiter toutes les distractions qui affectent les conducteurs sur une base quotidienne et non seulement le cellulaire, et à cet effet le modèle d'infractions primaires et secondaires utilisé dans certains États américains nous semble opportun. Il me fera évidemment plaisir de répondre à vos questions. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Barnes. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci beaucoup, M. Barnes. M. Proulx, on vous salue. Alors, on vous remercie d'être présents avec nous, aujourd'hui, dans le cadre de la commission sur le projet de loi sur la sécurité routière. C'était très intéressant comme intervention.

Maintenant, si je résume votre position, c'est que finalement vous n'êtes pas contre nécessairement qu'on interdise l'utilisation du cellulaire mains libres, mais finalement ce que vous dites, c'est que finalement il y a beaucoup d'autres distractions, puis, à la limite, il faudrait tout interdire. Ce n'est pas évident par contre de tout interdire, là, d'empêcher les gens de boire, de manger, de grignoter dans la voiture, d'allumer la radio.

Une voix: De se maquiller.

Mme Boulet: Hein?

Une voix: De se maquiller.

Mme Boulet: De se maquiller, à la limite. Mais on comprend, là, votre objectif, il est louable.

Une voix: ...

Mme Boulet: Les hommes de 50 ans et plus, c'est d'autres problèmes.

Des voix: ...

Mme Boulet: Alors, on comprend, puis je pense qu'on ne peut pas être contre ça, parce que ça, c'est être contre la vertu. Parce que, vous avez raison, il y a plein de choses qui peuvent déranger la concentration du conducteur. Ceci dit, est-ce qu'on peut légiférer, encadrer sur tous ces éléments-là? Ça me semble bien difficilement pensable

qu'on puisse réussir à appliquer une telle loi, parce que les gens, même si... Il y a des gens qui passent beaucoup d'heures dans leur véhicule et qui mangent. Ils n'ont pas le choix de dîner sur l'heure du travail parce qu'ils sont dans leur véhicule. Il y a des gens qui vivent quasiment dans leur voiture, des gens qui gagnent leur vie avec ça, et j'imagine... En tout cas, je conçois mal qu'on pourrait encadrer et légiférer sur tous ces éléments-là.

Pourquoi on en est venus à l'interdiction du cellulaire mains libres? Écoutez, je vais faire un peu le tour. Finalement, un, on s'est basés... L'Institut de la santé publique nous dit que de parler au téléphone, que ce soit le cellulaire ou le mains-libres... mais qu'une conversation téléphonique avec quelqu'un qui n'est pas dans le véhicule, ça nuit de façon considérable à la concentration du conducteur. On dit même que quelqu'un qui est en conversation téléphonique peut avoir jusqu'à 40 % plus de chances d'être impliqué dans un accident. Malheureusement, on n'a pas de données, de pourcentages. Vous nous parliez des pourcentages des États-Unis, malheureusement, au Québec, ce n'est pas compilé dans les rapports des coroners, dans les rapports d'accidents, et, avec la mise en application de la loi, si elle est adoptée, on va demander à ce que dorénavant, dans les rapports de policiers, on inscrive si effectivement le cellulaire peut être en cause dans l'accident dont ils sont présents.

Il y a également les coroners qui nous ont dit, au cours des dernières années, à plusieurs reprises, que le cellulaire pouvait être une cause déterminante dans un accident. Alors, les coroners nous ont fait part de ça.

On s'est également fiés à la commission, parce que la Commission des transports, à laquelle participaient le député de Beauharnois et le député de Beauce-Sud, alors cette commission...

Une voix: Beauce-Nord.

Mme Boulet: Beauce-Nord, excusez. Alors, en juin 2006, la première recommandation qu'ils avaient faite à l'époque, c'était d'apporter des modifications législatives afin de permettre uniquement l'utilisation de cellulaires de type mains libres lors de la conduite automobile, et ce, pour tout type de véhicule. Alors, c'était une recommandation. Je pense que tout le monde était là et que tous les partis l'ont signée.

C'est également une recommandation de la Table québécoise de la sécurité routière. Ce qu'ils nous disent, c'est que, premièrement, les gens qui ont une conversation téléphonique, ça augmente le temps de réaction au freinage dans une situation critique ou au moment de l'apparition d'un stimulus visuel; ça augmente également le temps d'adaptation afin de maintenir une distance intervéhiculaire sécuritaire; ça diminue également la détection des stimuli internes et externes au véhicule; et finalement ça réduit le champ visuel. Alors, au lieu d'avoir un champ visuel à 180 degrés, ce qu'on nous dit, c'est que ça rapetisse, ça devient comme un tunnel et que le champ visuel est affecté également.

Alors, c'est tous ces éléments-là qui nous ont permis de... en fait, qui nous ont fait croire qu'on pouvait, qu'on devait légiférer là-dessus. Et pourquoi on n'est pas allés aussi loin qu'interdire le mains-libres? Bien, écoutez, on s'est fiés à ce qui s'était fait dans 50 organisations ou

pays à travers le monde, et, sur les 50, il y en a 48 d'entre eux qui n'ont interdit que le mains-libres seulement; il y a le Brésil et la Grèce qui ont interdit et le mains-libres et le combiné. Pourquoi on n'est pas allés jusque-là, même si on croit sincèrement, profondément, là, que les deux peuvent nuire? On a dit: Bien, dans un premier temps, c'est une première étape qui est importante, qui est significative. Et ce que nous disaient les policiers — ils sont venus même nous le dire ici, en commission parlementaire — c'est que d'interdire le mains-libres, pour eux, il y a une difficulté d'application qui est importante. Comment peut-on intervenir ou dire... Pour un policier, intercepter quelqu'un, est-ce qu'il est après chanter? Est-ce qu'il est après parler avec quelqu'un d'autre qui est dans le véhicule? La preuve, faire la démonstration que cette personne-là était en conversation téléphonique mains libres est difficile pour les policiers.

Et l'autre élément également qui a joué dans cette décision-là, c'est qu'à court terme... Il y a des industries comme le camionnage, le taxi, les transporteurs qui nous ont dit: À court terme, nous, c'est un outil de travail important, et de permettre le mains-libres, ça va permettre une période de transition vers éventuellement une interdiction complète.

Mais c'est dans ce contexte-là que la décision a été arrêtée à l'interdiction du mains-libres, mais je suis tout à fait en accord, là, avec vous qu'il y a plein de choses qui peuvent distraire le conducteur. Et on comprend qu'on n'est pas dans un monde idéal, mais qu'on a essayé de franchir un pas important qui va nous amener vers des meilleures conditions de sécurité routière. Alors, je veux vous dire qu'on partage en grande partie vos préoccupations.

Moi, j'aimerais revenir... Ce que je trouve intéressant que vous nous avez apporté, c'est le volet pour les cours de conduite. Moi, j'y crois profondément, là. Parce qu'on dit: Les cours de conduite, on est revenus avec des cours de conduite obligatoires, mais en même temps on a dit: Ça va être des cours reformulés, repensés, on va même revoir également les prix. Mais ce qu'on veut, c'est rejoindre nos jeunes conducteurs, qui sont beaucoup plus souvent impliqués dans des accidents suite à la vitesse, à l'alcool, à la fatigue, la témérité. Alors, vous m'apportez un élément qui est fort pertinent ici. Est-ce qu'un organisme comme vous pourrait nous proposer quelque chose, un volet qui pourrait faire partie des cours de conduite et qui toucherait l'ensemble de ces éléments-là? Alors, moi, j'aimerais tout simplement vous entendre sur ça. Je pense que c'est fort intéressant et que ce serait tout à fait pertinent d'inclure ça aux cours de conduite.

Le Président (M. Bergman): M. Barnes.

M. Barnes (Peter): Merci. Oui, c'est certain que c'est le genre d'initiative qu'on appuierait. Et de fait la vidéo dont je parlais tantôt, qui a été faite en coopération avec la SAAQ et avec d'autres, est utilisée dans les cours de conduite. Ça, ça peut être un début, mais il peut y avoir aussi une bonification de cette approche. Alors, c'est certain que l'industrie est prête à appuyer ce genre de choses là.

● (15 h 30) ●

Puis il ne faudrait pas mal comprendre mon intervention, en ce sens qu'on suggère que toutes les distractions soient prohibées. On sait qu'elles sont là, qu'elles seront toujours là. Ce qu'on pense plutôt, c'est que l'approche, selon nous, la plus efficace, c'en est une d'éducation comme dans les cours de conduite. Et, comme on ne peut pas, de façon pratique, bannir et légiférer contre toutes les distractions, c'est là qu'on pense que l'approche dite primaire, secondaire, comme dans certains États américains, est peut-être plus efficace, en ce sens qu'elle se concentre sur le comportement routier. Et, si la personne grille un feu rouge ou ne fait pas son arrêt et utilisait un cellulaire ou maniait le CD, le sortait de la disquette, le remettait, tout ça, ça, ça devient l'infraction secondaire. Alors, les gens ne sont pas arrêtés parce qu'ils sont distraits, ils sont arrêtés parce qu'ils conduisent mal, et il y a une deuxième infraction qui se rajoute à la première, qui est la distraction. Alors, c'est une façon... Je pense que cette approche-là, combinée avec des approches éducatives dans les cours de conduite et des approches éducatives générales à travers la population, pourrait justement sensibiliser la population et aider à avoir des lois qui seraient d'application plus facile.

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

M. Tomassi: Oui. Merci, M. le Président. M. Barnes, M. Proulx, bienvenue en cette belle commission parlementaire. Je vous entendais, tantôt, nous expliquer un peu ce qui se fait un peu partout à travers les États américains. Il y a la partie donc que vous expliquez, là, les gens qui parlent d'une infraction secondaire; il y a l'autre partie aussi des États qui ont interdit le combiné comme la volonté gouvernementale est ici. Beaucoup de pays à travers le monde interdisent le combiné. Je comprends, puis je pense que la ministre a fait un bon résumé de votre compréhension du dossier: disons qu'il y a beaucoup de distractions au volant qui peuvent venir nuire à la conduite automobile.

En 2006, on a eu le plaisir d'avoir avec nous, par vidéoconférence, un professeur de la Virginia Tech, une université — je ne sais pas si vous vous souvenez un peu de ça...

Une voix: Oui...

M. Tomassi: ... — où est-ce qu'ils ont fait une étude sur... une étude non pas sur des rapports de police, parce qu'un rapport de police, pour cocher, c'est sûr et certain que, dans un État, l'interdiction du téléphone... de l'utilisation du téléphone cellulaire est interdite, c'est sûr et certain que le conducteur ne dira pas qu'il était au téléphone cellulaire; c'est tout à fait normal, et le rapport de police ne sera pas à jour.

Lors de l'intervention du professeur, il avait été clairement démontré que les gens qui utilisaient leurs téléphones cellulaires lors de la conduite, avec tous les dispositifs de contrôle qu'ils avaient sur la voiture, là, les «sensors» sur les pare-chocs, sur les roues, la façon de conduite changeait diamétralement. Or, à chaque fois que la personne prenait le téléphone cellulaire, il y avait un décalage de la voie de l'automobile. Or, le risque était présent.

Je vous donnerais même une autre étude qui a été combinée, là, en Caroline du Nord, qui démontre que, depuis 1989, là, l'augmentation du nombre de téléphones cellulaires... Parce que, là, c'est l'autre problème: le téléphone cellulaire est devenu un outil où est-ce que ce n'est pas seulement les adultes d'un certain âge qui ont un téléphone cellulaire, mais on commence très jeune à avoir un téléphone cellulaire, ça devient une habitude, ça devient un outil que tout le monde transportent avec eux mais qui démontre nécessairement qu'il y a une augmentation de cause à effet, le nombre de cellulaires puis le nombre d'incidents.

Je vous suis en disant qu'il y a d'autres distractions. Comment faire pour essayer? Le projet de loi dit: On va essayer de mettre une première mesure, celle d'interdire le combiné et le mains-libres. Je vous donne la suggestion: Si on l'interdirait complètement, le téléphone cellulaire, quelle serait votre position?

M. Barnes (Peter): Je pense qu'interdire complètement le téléphone cellulaire, en premier lieu, il y a une difficulté d'application que Mme la ministre a très bien expliquée, c'est-à-dire, est-ce que la personne est en train de parler au cellulaire mains libres, ou de chanter, ou de parler, ou de se conter sa veille? Très difficile d'application. Il y a aussi les difficultés pratiques au niveau des gens qui s'en servent comme gagne-pain. Et c'est pour ça que, peu importe l'existence de législation ou l'absence de législation, l'industrie a toujours et continuera toujours de travailler avec ses clients pour leur donner des balises de jugement. Parce qu'à mon avis, ce n'est pas une question de noir et blanc, c'est une question de jugement. C'est pour ça qu'on dit aux gens que les conversations devraient être brèves, qu'il ne devrait pas y avoir de conversation le moins stressante, que, si les conditions de route sont difficiles, bien, ce n'est pas le temps de faire ou de prendre un appel. C'est certain que, si je suis sur une route de campagne, je suis seul sur la route, et la conversation est anodine, il n'y a pas grand problème. Si je suis sur la 20, il y a une tempête de neige et beaucoup de circulation, mains-libres ou pas, je ne devrais pas m'en servir. Et c'est pour ça que je dis que ce n'est pas une question de noir et blanc, pas de cellulaire ou s'en servir, l'important, c'est justement d'inculquer chez les conducteurs une grille de jugement qui leur permet de décider si, eux, ils vont recycler... Pour prendre l'exemple du recyclage, c'est changer le comportement qui est important. Alors, c'est certain que l'industrie ne serait pas du tout en faveur d'une interdiction totale. On comprend la volonté d'interdiction du combiné et on encourage déjà nos utilisateurs à s'en servir. Alors, je pense qu'on n'est pas tellement loin.

La chose que je voudrais vous mentionner, lorsqu'on parle des... vous avez mentionné les policiers ou les jeunes, dans les rapports d'accidents, qui ne cochent pas qu'ils se servaient du cellulaire, que c'était une cause d'accident. Dans les chiffres qui sont dans notre soumission, vous allez voir qu'il y a des États avec la loi et d'autres, sans, et que les pourcentages d'utilisation du cellulaire dans l'implication des accidents, il n'y a pas grand différence, là; ils sont pas mal, pas mal les deux la même chose. Alors, c'est certain que la nature humaine étant ce qu'elle est, si quelqu'un pense qu'il y a une

interdiction ou sait qu'il y en a une, il ne cochera pas. J'entendais la ministre dire qu'avec la mise en oeuvre de la loi les policiers seraient tenus d'indiquer si un cellulaire a été utilisé. Moi, ce que je suggérais et ce que j'ai suggéré dans mon mémoire, c'est que les policiers aussi indiquent s'il y a d'autres distractions qui étaient en cours. Parce que ça... Si les recherches, que ce soient celles de la AAA, ou celles de la Saskatchewan, ou les autres, sont véridiques, et je n'ai aucune raison de douter, et que, boire et manger, les conversations à l'intérieur, etc., sont beaucoup plus importantes comme distractions, si c'est confirmé par un relevé de données ici, au Québec...

M. Ouimet: ...M. le Président, parce que notre temps...

M. Barnes (Peter): ...on va pouvoir agir.

M. Ouimet: Désolé, M. Barnes, notre temps file rapidement puis j'avais une question à vous poser.

M. Barnes (Peter): Je m'excuse.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Je veux revenir brièvement sur la proposition que vous faites du «secondary enforcement».

M. Barnes (Peter): Oui.

M. Ouimet: Je fais un parallèle avec le port de la ceinture de sécurité aux États-Unis. On me dit que le «secondary enforcement» était en application, dans la plupart des États aux États-Unis, pendant une période de temps. Ils se sont rendu compte que la mesure n'était pas efficace et là ils retournent graduellement vers le «primary enforcement». Aviez-vous cette information-là? Est-ce que vous partagez le parallèle avec le port de la ceinture de sécurité?

M. Barnes (Peter): Je ne connaissais pas cette information-là, mais je pense que le parallèle entre le cellulaire et la ceinture de sécurité n'est pas transmissible à 100 %, là, si je peux employer l'expression. En ce sens que, pour moi, la ceinture de sécurité, il n'est pas question... il faut que ce soit utilisé, c'est que c'est noir et blanc. Le cellulaire...

M. Ouimet: On parle d'une infraction au Code de la sécurité routière.

M. Barnes (Peter): Oui, c'est ça. Mais, comme conducteur, une approche sécuritaire, c'est le gros bon sens que je me serve de ma ceinture de sécurité. Le cellulaire, dans certains cas, son utilisation n'est pas néfaste; dans certains cas, c'est à déconseiller. Alors, l'utilisation du cellulaire... C'est pour ça que je disais tantôt, ce n'est pas une question de noir et blanc. Il y a des cas où l'utilisation du cellulaire, ce n'est pas un problème: la conversation est brève, on est en mains-libres, il n'y a pas de circulation, puis la conversation

n'est pas stressante. Ce n'est pas un gros problème. Mais je me verrais mal conseiller de temps en temps se servir de sa ceinture de sécurité et d'autres fois ne pas s'en servir. C'est là que je vois que le parallèle est difficile à faire.

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

M. Ouimet: Non, merci, ça va. Ça va pour l'instant.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. D'abord, bienvenue, M. Barnes, M. Proulx. C'est important de noter d'abord que l'article de loi pour l'interdiction du cellulaire combiné n'est pas une recommandation de la table de concertation, mais la table de concertation nous recommandait de compiler les données. Parce que, pour effectivement faire une recommandation, il faut avoir des chiffres, et la table nous dit: Regarde, c'est important que, sur les rapports d'accidents, nous compilions les données d'utilisation où le cellulaire est impliqué dans cet accident. Donc, un petit message peut-être, au départ: Mme la ministre compare souvent ce qui se passe dans d'autres provinces. Au Canada, je pense qu'il y a uniquement deux provinces?

M. Barnes (Peter): Une.

M. Gingras: Une province, au Canada, qui interdit le cellulaire. Donc, des fois on compare beaucoup, on dit: Qu'est-ce qui se passe au Canada, et là, tout d'un coup, on se tourne puis on dit: Bon, bien, qu'est-ce qui se passe dans 50 pays? Donc, il faut juste ramener les choses à leur juste valeur.

● (15 h 40) ●

Les données effectivement doivent être compilées sur l'ensemble des distractions qui se passent dans le véhicule, vous l'avez mentionné. Et la technologie évolue tellement rapidement, et je voyais, dans votre rapport, qu'une foule d'autres distractions peuvent être prises. Et, quand on parle de technologie, on voit aussi GPS, jeux vidéo, lecteur MP3, Texto, etc. Et je peux vous dire que le Texto peut être... lire un texte ou écrire un texte peut être drôlement plus difficile pour la conduite que de répondre à un téléphone.

Je compare aussi la politique qui est inscrite dans le projet de loi en disant aussi: C'est peut-être une politique de bien-être. Parce qu'on sait que, que ce soit parler à un téléphone ou parler au mains-libres, c'est le cognitif qui est affecté. La distraction est davantage cognitive que biomécanique, donc le téléphone. Sauf que, quand je parle de politique du bien-être, je dis: Cependant, ce que le citoyen voit quand il circule sur la route, il voit qu'un véhicule qui se tasse de voie, ou qui freine, ou ralentit, etc., et, quand on passe à côté, on le voit au cellulaire. Donc, c'est plus facile à identifier comme distraction que le chien, l'enfant, le radio, etc., qu'on ne voit pas. Mais les distractions peuvent être très différentes. Ce qui m'amène, après ces commentaires, plusieurs questions.

La première: Quels sont les impacts, selon vous, d'interdire le combiné uniquement, les impacts sur l'industrie?

Le Président (M. Bergman): M. Barnes.

M. Barnes (Peter): Les impacts sur l'industrie sont certainement difficiles à chiffrer. Moi, je n'ai pas de donnée ou d'étude qui me permettrait de vous dire que ça va affecter le chiffre d'affaires ou le volume d'appels. Tout ce qu'on a, c'est notre expérience pour nous dire qu'on sait déjà que de plus en plus de gens se servent des appareils mains libres et que la technologie du mains-libres est beaucoup meilleure qu'elle l'était il y a même deux ans, ou trois ans, ou cinq ans. La reconnaissance vocale, faire des appels en disant simplement: Appeler un tel, c'est beaucoup meilleur. Nos préoccupations ici ne sont pas des préoccupations d'ordre commercial, ce sont des préoccupations d'efficacité de politique publique et de législation. Et, sachant ce qu'on sait, on voulait partager avec les membres de la commission ce qu'on a vu dans d'autres provinces, ce qu'on a vu dans d'autres États et puis notre connaissance du secteur.

M. Gingras: Au même moment où on s'apprête à interdire le cellulaire combiné, appareil, le gouvernement s'apprête à réintroduire le GPS. On sait qu'avec la convergence, puis etc., ça va être difficile de voir si un appareil est un GPS, un cellulaire, un... Qu'est-ce que vous pensez de l'application de cette législation-là?

M. Barnes (Peter): Eh bien, la législation à mon avis va être très difficile, parce qu'il y a plusieurs téléphones cellulaires maintenant qui ont le GPS intégré. Alors, ça va être difficile, là, pour les policiers de savoir est-ce que la personne actionnait le GPS ou faisait un appel. Alors, je comprends difficilement comment ça va se faire. Et il y a des voitures aussi qui ont maintenant le GPS intégré à l'usine et le téléphone cellulaire intégré à l'usine. Alors, ça va être encore plus... C'est pour ça que la distinction, le combiné mains libres, elle, est plus facile à faire en application, mais la distinction entre le mains libres cellulaire et les autres technologies, elle, devient de plus en plus difficile.

M. Gingras: Vous parlez, dans votre rapport, de 6 millions d'appels faits au 9-1-1 par année. Il y a sûrement des appels qui ont été faits de véhicules. Donc, on parlait de 1 % des accidents qui peuvent être provoqués — parce qu'on n'a pas les chiffres, là; qui peuvent être provoqués — par l'utilisation du combiné, mais combien ça sauve de vies? Il y a 6 millions d'appels qui ont été faits. Alors, est-ce qu'on peut...

M. Barnes (Peter): Oui. Puis le 6 millions, j'oserais dire que ce chiffre-là est bas. Parce que ce chiffre-là est le même que je vois dans les rapports depuis déjà quelques années, et ça ne me surprendrait pas qu'il soit plus élevé maintenant. Alors, c'est certain qu'il y a un ajout sécuritaire, du fait que les gens ont le cellulaire.

C'est certain que je ne voudrais pas qu'une loi qui interdirait l'usage du combiné ferait que les gens n'aient pas leurs cellulaires dans la voiture, parce qu'il y a beaucoup de gens... Puis, dans les cas de 9-1-1,

évidemment, c'est bon de garer la voiture puis de faire l'appel, là, de façon tranquille, mais je ne voudrais surtout pas que ça décourage les gens de se servir du téléphone pour rapporter des accidents, et je pense que les services publics, les pompiers, les policiers en profitent aujourd'hui, et puis je pense qu'on l'a probablement tous fait dans la salle, on s'est probablement tous servis du 9-1-1 pour souligner un danger.

M. Gingras: Il faut être très prudent sur les impacts aussi que peut avoir cette réglementation. On s'explique. Je circule sur l'autoroute, et il y a des gens qui vont avoir tendance, pour ne pas enfreindre la réglementation, à se garer sur le côté de l'autoroute pour pouvoir ou faire un appel ou recevoir un appel, et c'est interdit aussi. Donc, est-ce que les gens vont sortir de la voie rapide pour utiliser leurs téléphones cellulaires? Donc, il faut voir tous les impacts que peut avoir l'application d'une telle réglementation. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

M. Barnes (Peter): Oui. Je suis d'accord avec vous. C'est certain que, si... avec une loi, les gens deviennent plus nerveux, plus conscients qu'ils se servent d'un téléphone cellulaire puis ils n'ont pas le droit, ils vont peut-être faire des choses qui vont être plus dangereuses que se servir du cellulaire.

Je me suis permis récemment de taquiner une de mes collègues qui est avec la compagnie de téléphone en Saskatchewan, parce qu'eux ont une consigne qui est assez noire et blanche, qui dit: Si vous faites un cellulaire, allez-vous-en sur le bord de la route. Et je lui disais qu'en Saskatchewan...

M. Gingras: ...dangereux.

M. Barnes (Peter): ...bien, vous n'avez à peu près pas d'autoroute, ça fait que ce n'est pas un problème, là. Mais, dans les centres urbains ou avec les provinces populeuses avec des autoroutes, ce n'est effectivement pas la consigne à faire parce que le gros du trafic routier se fait sur les autoroutes. En Saskatchewan, là, je pense que ce n'est pas un gros problème. Je ne veux pas les dénigrer, là, je la taquinais, mais c'est pour ça que c'est important, là, d'avoir des balises plus de jugement que des balises de noir et blanc.

M. Gingras: Mais je peux vous dire que, comme en Saskatchewan, c'est peut-être aussi dangereux chez nous d'arrêter sur les autoroutes que d'arrêter sur les routes rurales parce que l'entretien des accotements n'est pas évident non plus. J'ai passé mon message.

Ceci étant dit, on parle d'un projet peut-être qui serait novateur ou... On parle d'interdire ou d'essayer de gérer l'ensemble des distractions du volant par une politique novatrice qui essaierait d'inclure GPS, téléphones cellulaires, etc. Pensez-vous que c'est possible ou c'est utopique de penser comme ça?

M. Barnes (Peter): Bien, je pense que ce qui est très difficile, c'est de légiférer l'ensemble des distractions. Quand je parlais des enfants, ou des gens qui mangent, ou qui boivent du café en conduisant, c'est pas mal difficile de légiférer ça, ça fait des années que les gens

font ça. Très difficile à légiférer. Et c'est pour ça que je reviens toujours à l'idée de la distinction entre l'infraction primaire et secondaire. Parce que, si la distraction est réelle, elle est là mais n'affecte pas la conduite de l'individu, il n'y a pas d'impact sur la sécurité routière. Il y a un impact potentiel mais il n'y a pas d'impact réel.

Alors, si on se concentre sur la conduite, l'écart de conduite, là, que ce soit griller le feu rouge ou faire de la vitesse et, de façon secondaire, la distraction, là c'est peut-être une façon plus pratique de traiter justement de la sécurité routière et de renforcer le message de l'importance de gérer ces distractions. Parce que tout ça, d'après moi, devrait se faire de concert avec des campagnes d'éducation soutenues sur l'ensemble des distractions.

M. Gingras: Je vais réserver mon quatre minutes pour la fin.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Barnes, M. Proulx, bien, bienvenue à nos travaux, à notre... Je pense que vous êtes un habitué, M. Barnes, de ça.

M. Barnes (Peter): Oui. Il y a quelques années.
● (15 h 50) ●

M. Deslières: Oui. Voilà. Je vous écoutais et je crois me rappeler un peu, là, vos propos, particulièrement en 2006, là. Je pense que vous êtes toujours avec ces arguments-là puis c'est votre position, tout ça. Mais, comme disait l'autre, un proverbe chinois qui disait: Tout grand voyage commence par un premier pas. Moi, je suis d'accord avec vous dans le sens que, oui, il faudrait gérer l'ensemble des distractions, mais est-ce que le fait qu'on ne soit peut-être pas en mesure maintenant de gérer l'ensemble... Et je crois dire à juste titre qu'il y a une Table québécoise sur la sécurité routière qui est une table permanente qui va avoir d'autres travaux, d'autres exercices à faire. Et je suis sûr qu'ils vont se pencher, au cours des prochaines semaines, des prochains mois... Parce que je pense que toute la question de la sécurité routière, on a beau dire, on a beau faire, c'est 2007, c'est l'année, sauf que je pense que toutes les années doivent être sur la sécurité routière et que les travaux de la Table québécoise sur la sécurité routière doivent toujours venir alimenter les députés et les législateurs pour qu'on puisse transformer nos lois par rapport à ce qui se fait sur le plan technologique, ou les comportements, ou ce qu'on peut enregistrer comme comportement, comme attitude.

Mais cependant, M. Barnes, moi, je le dis, je l'ai dit en 2006, on a eu des spécialistes qui sont venus nous dire... Il y a eu des études. Il y en avait qui étaient contre, qui étaient pour des ajustements, tout ça. Sauf que, moi, bien, très respectueusement, moi, je pense que le fait de ne pas utiliser le cellulaire avec les mains fait en sorte qu'on enlève un danger, un danger qui peut venir... Comme il existe d'autres dangers, je suis bien d'accord avec vous, hein? Se maquiller, puis tout ça, c'est des dangers, je veux dire, il y a toutes sortes de dangers.

Mais est-ce que, parce qu'on n'a pas corrigé... Non, non, mais je prends ça comme exemple, je peux en prendre d'autres, exemples, là. Je peux prendre d'autres exemples. C'est le premier exemple, on va en trouver d'autres.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Mais, vous voyez, vous voyez, je comprends votre positionnement, je comprends votre position, je veux dire, en tout respect. Mais, encore une fois, souvent, on vient nous dire: Bien, vous ne faites rien. Là, on va poser un geste. Il faut le mesurer. Il faut le mesurer. Il ne faut pas... Là-dedans, là, ce n'est pas la panacée de... Ça ne règlera pas tout, hein? Puis je suis bien conscient de ça. Mais il m'apparaît que ce soit une mesure qui est correcte dans le sens qu'elle est apportée. C'est mon point de vue puis en tout respect, du moins.

M. Barnes (Peter): Non, puis je respecte votre point de vue. Ce que je voudrais apporter, c'est que, sachant que le cellulaire, comme importance de cause d'accidents, est cinquième ou sixième en ordre d'importance, si c'est la première distraction sur laquelle on légifère et c'est la cinquième ou sixième en importance, je me dis: Bon, bien, y a-tu moyen de traiter les autres aussi? Mais aussi est-ce qu'il n'y a pas danger, est-ce qu'il n'y a pas danger de dire: Bon, bien, on l'a fait, celui-là, on passe à autre chose? Puis est-ce qu'il n'y a pas danger d'oublier les autres? C'est ça qui est ma crainte.

M. Paradis, tantôt, parlait des gens qui dépassent quelqu'un qui se sert de son cellulaire — M. Gingras, je m'excuse; se sert de son cellulaire — puis il voit que la personne conduit mal puis il remarque que la personne a son cellulaire. Mais les gens, parce que la technologie est nouvelle, le remarquent. Mais, si quelqu'un lit un journal, consulte une carte ou boit son café, il enregistre moins. Alors, je pense qu'il y a une tentation de traiter du cellulaire, et le danger, c'est qu'une fois qu'on aura fait ça, on se serait dit: O.K., on a fait notre job puis on passe à autre chose. Puis je pense que le problème est plus haut que ça.

M. Deslières: Bon. Moi, M. le Président, là, je pense qu'on se rejoint. Puis, dans les faits, vous avez raison. Mais on a eu une commission permanente en 2006, il y a une nouvelle... il y a une table, il y a une loi, tout ça. Oup! Moi, c'est certain qu'on va interpeller la ministre, au cours des prochaines semaines et des prochains mois, pour voir quelle est l'avancée des travaux de la table, est-ce qu'elle se penche sur ça.

Et il m'apparaît évident, parce que ça fait un an, deux ans... mais ça fait trois, quatre ans, là, que ça se promène dans le décor, toute la question, puis ça s'amplifie: fumer, boire, les nouvelles technologies, etc. Ça devient comme secondaire, conduire, là, quand tu as le temps, quand tu veux avoir d'autre chose. Sauf que, c'est certain, là, il faut être conscient de ça. Et, moi, j'espère qu'on ne laissera pas le temps s'écouler, Mme la ministre, sans qu'on apporte d'autres mesures pour tenter de corriger les situations que vous décrivez si bien. Mais, moi, c'est certain, là, que, comme opposition, on

va interpellé pour qu'on aille plus loin puis pas dans un an, dans deux ans, M. Barnes. Alors, c'était un commentaire. Mon collègue...

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

M. Ferland: Merci, M. le Président. M. Barnes — c'est ça?, oui, O.K. — bienvenue. J'aimerais revenir sur les... Vous avez sorti les sondages surtout qui se sont faits du côté des Américains puis ces choses-là. Est-ce qu'il y a d'autres sondages que vous connaissez, qui sont faits dans d'autres secteurs, soit en Europe ou... concernant, là, le type? Je reviendrai après sur les distractions primaires ou secondaires.

M. Barnes (Peter): Les seuls exemples d'application primaire, secondaire qu'on a trouvés sont ceux aux États-Unis. On a évidemment des contacts soutenus avec nos collègues de l'industrie américaine, on a pu avoir ça. On n'est pas au courant, on n'a pas vu — puis on suit la littérature, là; on n'a pas vu — d'approche semblable dans d'autres pays. Il y en a peut-être, là, mais on n'en est pas au courant.

M. Ferland: O.K. Quand vous parlez de distractions primaires et secondaires, je pense que vous réferez à la liste des distractions que vous avez énumérées où on retrouve le cellulaire en cinquième ou sixième, là, je ne sais pas...

M. Barnes (Peter): Oui.

M. Ferland: ...et vous avez soulevé vos inquiétudes... c'est-à-dire, notre inquiétude, c'est de dire: Bon, bien, on légifère sur le cellulaire puis on coche, puis on est inquiets à ce que les autres soient oubliés complètement puis qu'on n'y revienne pas, parce qu'il y en a quand même des importantes, là, où on parle d'utiliser un appareil radio émetteur-récepteur. On parle de CB, c'est ça?

M. Barnes (Peter): CB, oui. Oui.

M. Ferland: Des choses de même qui sont permises, O.K. Et là on prévoit de légiférer sur un appareil qui s'appelle le cellulaire. J'aimerais voir un peu... Parce que, dans les études, la différence entre utiliser un émetteur-récepteur ou... parce qu'il faut que tu l'amènes puis que tu le prends dans tes mains, est-ce qu'il y a des choses là-dessus? Il y a des...

M. Barnes (Peter): Je n'en ai pas vu, d'étude, là, sur l'impact du CB et par opposition au cellulaire, mais le sens commun me dirait qu'utiliser un CB est peut-être plus difficile qu'un cellulaire parce qu'il y a toujours, là, le... on pèse pour parler puis, chaque fois qu'on veut parler, là, il faut donner le code, là, pour que l'autre commence à parler. Alors, je pense que c'est encore plus distrayant, là, dans le mauvais sens du mot, que le cellulaire. Maintenant, on me dit que les CB, là, c'est de moins en moins utilisés, c'est moins populaire, alors c'est peut-être un problème qui s'estompe, là, mais je pense que ça existe encore.

M. Ferland: O.K. Mais est-ce que, si on légifère sur les cellulaires, la mode des CB pourrait revenir?

M. Barnes (Peter): Ah!

M. Ferland: Tu sais, bon... Bien, là-dessus, est-ce que, dans les distractions primaires et secondaires, sans légiférer sur tous les... manger, prendre un café, discuter, aller vérifier une carte sur son GPS ou... tu sais, mais est-ce qu'à ce moment-là vous seriez jusqu'à dire: Bon, bien, O.K., oui, on est d'accord, légiférez sur les cellulaires, mais, par contre, dans les distractions, on vous recommande aussi de légiférer sur cet élément-là?

M. Barnes (Peter): L'approche qu'on préconise au niveau du primaire et du secondaire, c'est que l'infraction primaire serait une infraction au Code de la route actuellement: griller un feu rouge, ne pas faire son arrêt, faire de la vitesse, bon. Ça, ce serait l'infraction secondaire.

Une distraction ne serait pas en elle-même cause d'une émission d'un constat d'infraction. C'est que, si la personne allait à l'encontre du Code de la route, elle serait arrêtée, elle aurait une infraction, et, si le policier s'apercevait, en donnant ça, que les gens étaient distraits par peu importe la distraction, là ce serait un deuxième constat ou un constat supplémentaire qui serait émis. Alors, ce n'est pas une question de choisir les distractions qui sont les plus importantes ou qui seraient sujettes à infraction secondaire, mais que l'infraction primaire en est une au Code de la route existant, et là le policier dit: Ah, bien, je comprends que la personne conduisait mal, elle était en train de sortir un CD du lecteur puis de le mettre dans son boîtier, puis elle conduisait avec son coude. Bon. Alors, elle a croisé une ligne blanche continue, infraction primaire, et je me suis aperçu que c'était à cause du CD, ça, c'est l'infraction secondaire, qui est la distraction. Alors, ce n'est pas une question de codifier toutes les distractions, mais de dire que, si le policier s'aperçoit que l'infraction primaire a été causée par ou aidée par une distraction, là il y a une infraction secondaire.

● (16 heures) ●

M. Ferland: O.K. Parce que l'étude à laquelle vous nous réferez, quand on parle des distractions, là... Je n'ai pas parlé d'infraction, parce que ça devient une infraction lorsqu'on a légiféré, le policier peut donner une contravention, on s'entend? Mais vous les avez amenés par ordre d'importance. C'est dans ce sens-là, moi, que je dis... Et le premier, on parle de radioémetteur-récepteur. Ma question était dans ce sens-là: Est-ce que... Et le cellulaire est en cinquième place à ce moment-là, et, moi, je fais un lien au niveau... une sandwich ou un... C'est différent, mais ma question était dans ce sens-là, si... Parce que vous déposez un mémoire, vous êtes ici, aujourd'hui, vous vous présentez, vous dites: Bon, bien... On connaît votre position...

M. Barnes (Peter): Vous touchez le noeud du problème de l'application, et c'est pour ça qu'on insiste sur la nécessité d'avoir de l'éducation soutenue, parce que les gens vont à peu près toujours passer au Tim, prendre un café puis un beigne, puis le manger, puis boire en conduisant. Mais il faut conscientiser les gens

pour qu'ils le fassent moins ou qu'ils ne le fassent pas en conduisant. Alors, c'est pour ça que, d'après moi, ce serait difficile de passer une loi qui dit: Pas le droit de manger en conduisant parce que...

M. Ferland: ...

M. Barnes (Peter): C'est ça, on se comprend.

M. Ferland: O.K. Moi, je n'ai pas d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville, il vous reste quatre minutes.

M. Gingras: Est-ce qu'il en reste du côté gouvernemental?

Une voix: M. le Président...

Le Président (M. Bergman): Seulement une minute. Allez-y, vous avez...

M. Tomassi: Une minute? Ah! je vais y aller, monsieur... Seulement pour mettre un peu les choses au clair, là, parce que...

Une voix: ...

M. Tomassi: ...oui, les députés de l'ADQ, là, ils ont la mauvaise habitude, comme leur chef, de ne pas lire tous les documents ou de lire seulement des sections de lettres qu'ils ont entre les mains. Et j'inviterais le député de Blainville de prendre la page 23 du rapport de la table de la sécurité routière, recommandation 11, qui dit: «...la Table québécoise de la sécurité routière est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du téléphone cellulaire au volant», ce qu'on fait. La question quand on parle du rapport de police, c'est bien marqué, c'est que la table recommande dans l'immédiat, avant que la loi ne soit amendée, que les rapports d'accidents soient modifiés en conséquence pour recueillir l'information recherchée. Alors, arrêtez de prétendre que la table de la sécurité routière ne demande pas de légiférer sur le cellulaire au volant, c'est écrit noir sur blanc, page 46, dans les annexes. Si vous ne voulez pas lire trop de choses, l'annexe 2, le troisième point en gras, c'est marqué Cellulaire au volant, la recommandation est là.

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

M. Tomassi: Et je suivrais un peu la recommandation de mon député... le député de Beauharnois, lors de la commission parlementaire, en 2006, le point 5 du téléphone cellulaire, quand on parlait des nouvelles technologies, demandait au ministère des Transports...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Tomassi: ...et à la Société de l'assurance automobile du Québec de confier à un comité permanent le mandat de suivre l'évolution technologique des appareils

de communication GPS, ce que je crois que la table de la sécurité routière va faire.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, le temps s'est écoulé. M. Barnes, M. Proulx, merci pour votre contribution.

M. Gingras: ...quatre minutes...

Le Président (M. Bergman): Il vous reste...

M. Gingras: Quatre minutes.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, vu qu'on a des personnes avec nous, je vais plutôt leur céder la parole pour qu'ils puissent orienter la commission de leurs connaissances sur ce sujet qui est important pour la sécurité des Québécois et des Québécoises. On disait tantôt... Et l'Institut national de santé publique du Québec, en 2007, disait aussi que permettre uniquement l'utilisation du cellulaire de type mains libres pourrait avoir un effet pervers, puisque cela pourrait donner un faux sentiment de sécurité aux utilisateurs, de dire: Ils nous permettent le mains-libres, c'est sécuritaire. Et là effectivement c'est cognitif, l'atteinte... la distraction. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Barnes (Peter): Je suis d'accord qu'il y a ce danger-là, et c'est pour ça que, mains-libres ou pas, l'industrie a toujours, depuis au moins 1998, préconisé et conseillé à sa clientèle d'avoir des conversations brèves, d'éviter les conversations stressantes, de ne pas faire ou de ne pas prendre d'appels lorsque les conditions de la route sont difficiles, mains-libres ou pas. Alors, on conçoit et on est d'accord qu'il y a un impact cognitif, ce n'est pas le temps... qu'on ait un mains-libres ou pas, ce n'est pas le temps de négocier une hypothèque ou autre chose complexe, là, et c'est un message que, nous, comme industrie, on va continuer de passer.

M. Gingras: Je vous arrête parce qu'il me reste juste trois minutes. J'ai un rapport du coroner ici. Et vous parlez d'éducation, de sensibilisation, qu'est-ce que vous penseriez d'une introduction graduelle et à l'effet que, dans le cas des apprentis conducteurs, on commence à leur montrer immédiatement à ne pas... et donc ne pas permettre, comme la tolérance zéro pour les apprentis conducteurs, ne pas permettre l'utilisation aux apprentis conducteurs? Qu'est-ce que vous en penseriez?

M. Barnes (Peter): Quand vous parlez de ne pas permettre, ne pas permettre du tout?

M. Gingras: Exact.

M. Barnes (Peter): Mains-libres ou pas? Bien, je pense que ça revient un peu à votre question d'il y a quelques minutes, à savoir: Est-ce qu'on perd les avantages sécuritaires du cellulaire, les appels au 9-1-1? Je pense que, s'il y a introduction en phases d'une approche, je pense que, d'après moi, l'approche serait mieux ciblée

sur le mains-libres. On a vu, dans certaines législations, certaines juridictions, une approche où ce sont les apprentis conducteurs, les chauffeurs d'autobus scolaire et, dans certains cas, surtout chez les apprentis conducteurs, l'utilisation sur les autoroutes. Alors, il y a des restrictions, là, qui sont appliquées pour les jeunes conducteurs. Mais je verrais difficilement une interdiction totale parce que, là, je pense qu'on perd les bénéfices dont on parlait tantôt.

Le Président (M. Bergman): Il reste 30 secondes.

M. Grondin: 30 secondes? Écoutez, bonjour. Moi, j'ai un peu de difficultés — les gens de l'autre côté le savent — avec le cellulaire. Parce que c'est sûr qu'à un moment donné, dans la commission, on s'est arrangés pour dire: Le mains-libres, c'est beau, on va l'accepter, mais, moi, je trouve qu'il y a tellement de distractions au volant qu'on peut avoir. Pour moi, lui qui fume au volant, il est aussi dangereux que lui qui parle à son cellulaire. Et puis, moi, j'ai beaucoup de misère à mettre une loi que, moi-même, je vais avoir de la misère à appliquer. Et la première chose qu'on fait, tout le monde, quand on a des enfants, on dit...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Grondin: On lui achète un cellulaire puis on dit: S'il t'arrive de quoi, tu m'appelleras.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, le temps s'est écoulé. M. Barnes, M. Proulx, encore merci pour votre contribution. Et je demande les gens de l'Association québécoise du transport et des routes de prendre leur place à la table. Je suspends nos travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 8)

(Reprise à 16 h 9)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Aux membres de la commission, le député de Maskinongé nous quitte et il sera remplacé par le député de Drummond. Et je demande le consentement des membres de la commission pour le remplacement du député de Drummond. Est-ce que j'ai le consentement? Consentement? Consentement.

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je suspends nos travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 10)

(Reprise à 16 h 11)

Le Président (M. Bergman): Alors, je souhaite la bienvenue à l'Association québécoise du transport et

des routes. M. Carette, si vous pouvez vous identifier ainsi que ceux qui vous accompagnent. Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange pour 45 minutes avec les députés de la commission et Mme la ministre. Alors, monsieur, c'est la parole... c'est à vous.

Association québécoise du transport et des routes inc. (AQTR)

M. Carette (Claude): Donc, merci, M. le Président. Mme la ministre, MM., Mmes, les députés, bonjour. Je me présente, Claude Carette. Je suis président du conseil d'administration de l'Association québécoise des routes. Je suis, aujourd'hui, accompagné de Mme Dominique Lacoste, directrice générale de notre association, également Mme Line Paquette, directrice du Programme de reconnaissance des écoles de conduite, et également de M. Mathieu Charbonneau, directeur technique.

Tout d'abord, nous vous remercions à l'avance de l'attention que vous porterez à notre mémoire, et je vous en ferai une courte lecture. Ma présentation inclura une brève présentation de notre organisme, notre implication sécuritaire, mais également nos constats relatifs à la sécurité routière, qui reflètent les observations de l'ensemble des participants présents à nos activités sur ce thème, en particulier durant la dernière année, et évidemment par la suite je pourrai répondre à vos questions.

Donc, l'AQTR, une expertise technique. Avec près de 1 000 membres issus du secteur public et privé, l'Association québécoise du transport et des routes, organisme sans but lucratif fondé en 1964, est une association impartiale qui regroupe des experts de tous les domaines du transport au Québec. Notre mission: mobiliser la communauté des transports afin de favoriser l'échange des connaissances et la formation dans le domaine.

Les membres de l'AQTR se regroupent en comités techniques, ce qui leur permet d'apporter leur expertise au bénéfice de l'avancement des techniques en transport. L'un de ces comités se consacre justement à la sécurité dans les transports.

Afin de remplir sa mission, l'AQTR organise différentes activités de diffusion d'information telles que des colloques, des congrès, des forums, des déjeuners-causeries et des formations en transport. Bref, près de 6 000 personnes participent à ces activités annuellement. Les activités techniques programmées par l'AQTR permettent de traiter en profondeur des sujets d'actualité dans le domaine du transport, d'en tirer des conclusions et d'émettre des avis techniques. De plus, l'AQTR est l'un des deux mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec pour le Programme de reconnaissance des écoles de conduite pour les véhicules de promenade et les motocyclettes.

La sécurité routière: un enjeu d'importance pour l'AQTR. Tout particulièrement en cette Année de la sécurité routière, l'AQTR a fait de ce sujet important une priorité dans ses activités et a organisé plusieurs événements à ce propos pour entendre et informer ses membres et autres spécialistes. L'AQTR fait d'ailleurs partie des 41 organismes membres de la Table québécoise de la sécurité routière, qui a proposé dans son premier

rapport, déposé en juin dernier, 23 recommandations afin d'améliorer le bilan routier au Québec. L'AQTR souhaite voir s'améliorer le bilan routier au Québec. C'est pourquoi elle constate avec enthousiasme que, suite aux recommandations de la table, le gouvernement du Québec a annoncé, en juillet dernier, une série de mesures introduites par des projets de loi discutés ici et auxquels il entend donner rapidement suite. L'AQTR appuie donc la volonté politique du gouvernement québécois d'améliorer le bilan routier.

Les activités techniques de l'AQTR dans le domaine de la sécurité routière. Par la réalisation d'activités techniques, l'AQTR a voulu mobiliser la communauté des transports et la sensibiliser à cet important enjeu de société qu'est la sécurité routière. En vue d'aborder cet enjeu, l'AQTR s'est donné un plan d'action afin de se pencher à la fois sur les problématiques et les solutions en matière de sécurité routière, aussi bien au niveau des facteurs humains que de l'infrastructure routière. Ce plan d'action a donné lieu à la réalisation de trois colloques qui ont permis d'identifier les enjeux actuels de la sécurité routière, de cibler les problématiques et de proposer des solutions. Nous vous présentons ici les recommandations techniques retenues suite à ces activités.

En novembre 2006, un colloque ayant pour titre *Vers un meilleur contrôle de la vitesse sur nos routes* a réuni près de 150 participants intéressés par la sécurité routière et, plus particulièrement, par le problème de vitesse. L'événement a également été hautement médiatisé, permettant ainsi d'intéresser et d'informer le grand public à ces importants enjeux de notre société, ce qui est le souhait de l'AQTR pour mobiliser la population. Les questions suivantes ont été traitées et débattues lors de ce colloque: Quelle stratégie doit-on adopter pour amener une diminution générale des vitesses moyennes pratiquées sur nos routes? Sur quelle cible doit-on agir en priorité: le comportement des conducteurs, l'infrastructure routière ou l'application adéquate des technologies de contrôle de vitesse?

Au terme de cette journée de colloque, quelques constats émergent pour réduire les vitesses excessives sur les routes. Tout d'abord, les mesures mises en place jusqu'à ce jour pour contrôler la vitesse sur les routes ont atteint les limites de leur efficacité. De ce fait, des mesures plus sévères s'imposent. En second lieu, il faut agir sur le comportement des conducteurs en ce qui a trait à la vitesse. À cet égard, l'utilisation efficace des technologies de contrôle de la vitesse est une mesure qui doit être mise à contribution au niveau des sites à taux élevé d'accidents causés par la vitesse. Il faut également accentuer chez le conducteur la certitude qu'une sanction sera infligée en cas d'infraction. En fait, la sensibilisation de la population à l'importance de la réduction de la vitesse sur les routes est incontournable si on veut l'inciter à respecter les limites de vitesse. Finalement, la volonté politique est essentielle pour la réussite de ces objectifs, tel que l'ont démontré les expériences étrangères comme celle de la France.

À la lumière des échanges de cette journée de colloque, l'AQTR recommande la mise en place des mesures suivantes: l'usage de systèmes photographiques tels que le cinémomètre et les caméras aux feux rouges; le déploiement de projets pilotes de ces systèmes dans le but d'assurer un monitoring technique qui permettra

d'ajuster ces mesures au contexte québécois, mesures déjà approuvées ailleurs; troisièmement, l'application de sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse; et enfin la poursuite des campagnes de sensibilisation portant sur les conséquences de la vitesse excessive sur le bilan routier.

Également, les 21 et 22 novembre 2007, un second colloque de deux jours a regroupé plus de 160 professionnels afin de discuter des principaux volets reliés à la sécurité routière, soit le comportement humain et l'infrastructure routière. La première journée de ce colloque a permis de mieux comprendre la psychologie du conducteur, son influence sur le bilan routier et les actions à mener pour modifier le comportement du conducteur et ainsi assurer une meilleure sécurité sur nos routes.

Au terme de cette journée de colloque, quelques constats s'imposent également. En premier lieu, au niveau des interventions dans le domaine de la sécurité routière, il faut tenir compte de l'importance des facteurs humains dans l'occurrence des accidents, par exemple le groupe d'âge des conducteurs, leur profil socio-économique ou encore culturel. Par conséquent, il faut agir sur le comportement des conducteurs, notamment en ce qui a trait à l'usage du cellulaire et la vigilance au volant. Par exemple, la fatigue, l'effet de la fatigue, la stimulation visuelle affectent le comportement du conducteur et ses capacités à conduire. Également, il faut être plus sévère envers les récidivistes conduisant avec des facultés affaiblies ou à des vitesses excessives. Et enfin, comme dernier constat de ce colloque, il faut sensibiliser les jeunes conducteurs et les aînés à une conduite plus sécuritaire.

À la lumière des échanges de cette journée de colloque tenue en novembre dernier, l'AQTR recommande la mise en place des mesures suivantes, soit l'interdiction du cellulaire au volant, l'introduction de sanctions plus sévères pour les récidivistes et des initiatives visant à améliorer la conduite des groupes cibles, par exemple des campagnes de sensibilisation et une meilleure formation à la conduite.

La seconde journée de ce récent colloque, soit le 22 novembre, avait pour objectif de souligner l'importance de l'aménagement sécuritaire des infrastructures routières afin de réduire le nombre d'accidents pour les différents usagers, soit les piétons, les cyclistes, les utilisateurs du transport collectif et les conducteurs.

Au terme de cette seconde journée de colloque, quelques constats s'imposent également. Premièrement, il faut intégrer des étapes de validation relatives à la sécurité routière lors de la conception des nouvelles infrastructures pour assurer une géométrie adéquate selon les normes en vigueur. De plus, le niveau de sécurité des infrastructures peut être rehaussé par l'implantation de mesures d'apaisement à la circulation. Et enfin des investissements financiers ciblés sont essentiels pour améliorer la sécurité des infrastructures.

À la lumière des échanges de cette seconde journée de colloque, l'AQTR recommande la mise en place des mesures suivantes: l'intégration des audits de sécurité lors des étapes de conception des infrastructures routières; le soutien à la recherche et au développement en matière de sécurité routière; et enfin la création d'un financement dédié et continu pour le déploiement de

mesures dans le domaine de la sécurité routière portant sur le développement et l'amélioration du réseau, la conservation et l'entretien des chaussées et des structures, et également l'entretien des équipements de sécurité. Ainsi, l'AQTR se réjouit des investissements dédiés à la sécurité routière annoncés récemment par le ministère des Transports du Québec.

Et maintenant, en ce qui touche le Programme de reconnaissance des écoles de conduite, l'AQTR est également l'un des deux mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec pour le Programme de reconnaissance des écoles de conduite pour les véhicules de promenade et les motocyclettes. Son rôle consiste à octroyer un certificat de reconnaissance aux écoles de conduite qui satisfont aux exigences de la SAAQ. La mise en application de ces exigences a pour but d'assurer la qualité des services des écoles de conduite, notamment en ce qui a trait à la formation, le service à la clientèle et autres aspects administratifs. La reconnaissance des écoles est octroyée suite à une démarche volontaire actuellement des écoles de conduite offrant des cours pour les véhicules de promenade, alors que, pour les écoles de conduite offrant des cours pour les motocyclettes, la reconnaissance est obligatoire, de même que la formation.

● (16 h 20) ●

Actuellement, plus de 300 écoles de conduite sont reconnues par l'AQTR. À l'automne 2006, l'AQTR a organisé des ateliers qui ont regroupé près de 195 représentants des écoles de conduite reconnues par l'AQTR afin de connaître leur point de vue concernant le Programme de reconnaissance.

Au terme de ces ateliers, quelques constats émergent, concernant plus particulièrement le programme de formation et les modalités d'octroi du permis de conduire. Les écoles de conduite se sont prononcées en faveur de l'octroi d'un permis probatoire pour tous les nouveaux conducteurs et en faveur de l'application de la tolérance zéro pour la conduite avec des facultés affaiblies pour les nouveaux conducteurs. Aussi, les écoles de conduite consultées sont en faveur du retour des cours de conduite obligatoires et à une uniformisation des contenus de ces cours dans toutes les écoles de conduite du Québec. Les écoles ont finalement soulevé le fait que la formation actuelle est désuète et elles ont insisté pour que la formation théorique soit plus élaborée, notamment par l'intégration des volets portant sur le comportement du conducteur, soit la rage au volant, la vitesse au volant et la conduite avec des facultés affaiblies, particulièrement par la drogue.

La formation dans les écoles de conduite. Dans le cadre du Programme de reconnaissance des écoles de conduite, l'AQTR forme et certifie les moniteurs et les instructeurs. Depuis sa création, il y a plus de 40 ans, la formation dans le domaine du transport a toujours été au cœur des préoccupations de notre association. Ces formations sont développées avec des experts en pédagogie, permettant ainsi un transfert optimal des connaissances, et ces formations sont basées sur la concertation des intervenants clés du domaine. Cette approche assure la pertinence et la qualité du contenu des formations.

Sur cette base, l'AQTR croit que des efforts sont nécessaires en matière de formation dans les écoles de conduite et partage les préoccupations de ces écoles à ce

propos. L'AQTR croit que l'amélioration de la formation actuelle serait un moyen d'améliorer la conduite des nouveaux conducteurs et, par voie de conséquence, le bilan routier.

En ce sens, l'AQTR recommande la mise en place des mesures suivantes: la refonte du programme de formation pour les véhicules de promenade, incluant des éléments portant sur le comportement des conducteurs; l'obligation, pour tous les nouveaux conducteurs, de suivre un cours de conduite; et enfin le déploiement de programmes de formation uniformes dans toutes les écoles de conduite. De plus, l'AQTR appuie les mesures d'accès graduel au permis de conduire proposées par la ministre des Transports, car ces mesures permettent d'uniformiser la période de probation pour tous les nouveaux conducteurs et propose des balises plus restrictives pour les jeunes conducteurs de même que des sanctions plus sévères pour les récidivistes.

En guise de conclusion, rappelons que l'AQTR est une association impartiale bien ancrée dans son milieu et qui jouit d'une renommée auprès de la communauté des transports au Québec. À travers ses nombreuses activités techniques, ses publications et le Programme de reconnaissance des écoles de conduite, l'AQTR démontre une volonté ferme d'améliorer la sécurité routière et confirme son appui aux mesures proposées dans les projets de loi n^{os} 42 et 55, et plus particulièrement à l'utilisation des technologies de contrôle de la vitesse et des projets pilotes prévus à cet effet, aux investissements financiers en matière de sécurité routière et à la formation des nouveaux conducteurs. Par ailleurs, l'AQTR réitère son appui aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière et continuera d'y apporter sa contribution afin de poursuivre les efforts visant à l'amélioration du bilan routier.

Au-delà de l'appui exprimé, l'AQTR souhaite voir poursuivre les efforts de mobilisation de la population et contribuera aux initiatives dans ce sens pour faire de la sécurité routière un enjeu à valeur sociale partagée. Donc, merci de votre attention.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Carette. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. Carette, Mme Lacoste, M. Charbonneau, Mme Paquette, c'est ça? Alors, merci d'être avec nous cet après-midi. Alors, moi, je voudrais remercier, d'entrée de jeu, l'AQTR pour son rôle qu'elle joue au sein de la communauté des transports et les remercier également pour leur participation active à la Table québécoise de la sécurité routière, présidée par M. De Koninck.

Alors, j'aimerais peut-être ça... La première question, je vais y aller rapidement: Êtes-vous capables de nous donner le portrait des 1 000 membres qui sont chez vous? C'est qui, ces gens-là? C'est l'industrie, c'est... Ça a de l'air à être assez variable, là, quand je vois les tartes, là, que vous avez faites, là. Est-ce que vous êtes capables de nous donner le portrait des 1 000 membres? C'est qui, ces gens-là qu'on rejoint par votre association?

M. Carette (Claude): Lorsque vous regardez au niveau de notre mémoire, à la page 1, vous avez dans le fond des diagrammes qui montrent la diversité de notre

membership. Il y a des gens qui viennent du milieu municipal, du milieu gouvernemental, des gens qui viennent de l'ingénierie, au niveau des services de consultation privés, des gens qui viennent également des milieux académiques, que ce soient des milieux de recherche ou encore des universités, d'autres milieux associatifs, d'autres associations. Donc, c'est assez varié au niveau des portraits dans le fond des membres de l'AQTR. Également, vous voyez, au niveau du membership, la présence de cadres importante — donc, deux membres sur trois sont des cadres — également des professeurs, des techniciens, des étudiants et aussi des professionnels évidemment — un membre sur cinq; des professionnels — en transport.

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

Mme Boulet: Alors, écoutez, je vais prendre les recommandations, là, je vais prendre quelques-unes que je pense que... D'abord, la première, l'usage des systèmes photométriques, le cinémomètre et les caméras feux rouges. Je comprends que vous êtes en accord avec ça, des projets pilotes. Est-ce que vous pensez que, dans un premier temps, on devrait s'en tenir à des projets pilotes au nombre de 15 ou si vous pensez que ce serait bien, dans certaines grandes villes qui le désirent, de pouvoir mettre en place ces systèmes-là, ces outils-là, tel que nous le demandent, là, Montréal, Québec? Parce que, vous savez, on a fait le tour de certaines régions pour parler de notre projet de loi, et, partout dans les régions, on voulait être déclaré région pilote, là. Tout le monde tenait à avoir cet outil-là pour permettre d'améliorer la sécurité routière sur leur réseau. Alors, comment vous voyez ça? Est-ce que vous pensez qu'on devrait s'en tenir à 15? Est-ce que vous pensez que c'est bien qu'on puisse permettre aux municipalités, moyennant un encadrement très rigoureux, de pouvoir utiliser et disposer d'un tel appareil sur son réseau?

M. Carette (Claude): Suite aux activités techniques qu'on a réalisées, les colloques, également les rencontres de nos comités d'experts ou encore les publications dans notre revue, on croit sincèrement à l'importance de déployer des projets pilotes en premier comme phase exploratoire. Exploratoire pourquoi? Pas nécessairement pour valider la pertinence de l'outil de contrôle de la vitesse, mais plutôt pour l'ajuster aux conditions québécoises. Autrement dit, l'ajuster également aux conditions des différents sites et faire le monitoring technique; autrement dit, le suivi technique de l'ensemble des sites pour pouvoir les comparer et, après ça, établir l'ensemble des balises pour l'ensemble des sites.

Dans la mesure où c'est déployé dans certaines municipalités, il faudrait un cadre rigide pour pouvoir comparer d'une situation à l'autre, soit les situations sur le réseau routier supérieur du gouvernement ou encore au niveau des municipalités, donc un cadre assez rigide de déploiement au niveau municipal.

Mme Boulet: O.K. Je vais aller avec les recommandations — je pense que c'est la 8, la 9 et la 10 — pour donner peut-être certains éléments, là. Quand vous parlez — parce que ça concerne plus la mission du

ministère — à la recommandation 8, de «l'intégration des audits de sécurité lors des étapes de conception des infrastructures», alors on est entièrement d'accord avec ça. On a M. Bélanger, qui est avec nous, ici, qui est le spécialiste de la sécurité routière. Alors, les audits sont une pratique de plus en plus courante au ministère lorsqu'on va concevoir ou modifier le tracé d'une route. Alors, c'est pour vous dire que ça, ça fait partie des pratiques qui sont déjà mises en place au ministère.

Vous parlez également à la recommandation 9: «Le soutien à la recherche et au développement en matière de sécurité routière.» Alors, on m'avise également qu'on est après mettre en place un réseau stratégique de recherche en sécurité routière et que, là, on aura des chercheurs universitaires qui seront à la table avec plusieurs partenaires, là, qui ont une préoccupation à l'égard de la sécurité routière. Alors, ça aussi, la recherche, le développement en matière de sécurité routière, c'est une action également qui est en cours au ministère.

Et vous parlez de la création d'un financement dédié et continu pour le déploiement de mesures dans le domaine de la sécurité routière. Alors, ce qu'il est important de souligner, c'est que, je l'ai toujours dit, la priorité numéro un, numéro deux, numéro trois du ministère, c'est toujours la sécurité. Alors, dans les interventions qui ont été faites cette année sur le budget... en fait, sur le budget de 2006, qui était un budget de 1,3 milliard de dollars, si je ne me trompe pas, on calcule qu'il y a eu 530 millions de dollars, là, qui ont été investis en mesures ou en projets qui étaient rattachés ou qui avaient un lien avec la sécurité routière. Et, cette année, on prévoit plus de 700 millions de dollars. Alors, c'est évidemment la priorité. Nos interventions sont guidées en fonction... sont priorisées en fonction de l'élément de la sécurité routière. Quand il y a un point noir ou... Il y a d'ailleurs un plan d'intervention pour les sites à corriger, et ça, c'est une priorité pour le gouvernement.

Moi, j'aimerais vous entendre, si vous me permettez, M. Carette, davantage sur les cours de conduite, parce que, nous, on croit qu'il faut réintroduire l'obligation des cours de conduite. Je dis souvent, en bonne mère de famille: Au Québec, ça prend des cours de conduite pour conduire un bateau avec un petit moteur deux forces, ça prend un cours de conduite pour conduire un véhicule hors route aussi, alors comment se fait-il qu'à 16 ans on laisse nos jeunes prendre un véhicule tout-puissant, pouvoir se déplacer sur un réseau routier fort complexe et qu'on ne l'encadre pas davantage? Alors, je sais que, vous, vous avez une expertise au niveau des cours de conduite. Maintenant, on veut qu'ils soient repensés, reformulés, qu'on profite de cette tribune-là exceptionnelle, pour nos jeunes, pour aller les sensibiliser, les informer, leur donner plus d'information sur la fatigue, l'alcool, les drogues. Alors, j'aimerais vous entendre, parce que je sais que vous avez une expertise, mais que vous êtes prêt à relever ce défi-là d'aller plus loin et peut-être de nous accompagner dans la mise en place de ces nouveaux cours là.

● (16 h 30) ●

M. Carette (Claude): Effectivement, comme vous le dites, c'est que présentement les cours sont très orientés au niveau dans le fond de l'apprentissage, donc

l'acquisition de connaissances. Il peut y avoir d'autres stratégies aussi au niveau de la pédagogie qui peuvent être adoptées pour dans le fond induire de nouveaux comportements. Donc, Dominique, si tu veux expliquer un peu plus notre méthodologie actuelle.

Mme Lacoste (Dominique): En fait, c'est ça, c'est qu'à l'AQTR la formation, c'est un élément qui est très important; c'est dans notre mission. On a créé un centre de formation, donc on mise beaucoup sur la fonction de formation, on y croit. En fait, c'est que, nous, on considère actuellement, dans notre démarche de formation, qu'il y a deux types d'apprentissage. Il y a celui où il y a une acquisition de connaissances, les formations traditionnelles, comme celles qu'on a dans les écoles, actuellement. On apprend aux gens les panneaux, les règles de conduite, donc c'est une acquisition de connaissances. Il y a d'autres types de formation qui adressent plutôt une induction à un changement de comportement. Donc, on va amener les gens à prendre des prises de conscience et les amener à changer un comportement.

Donc, dans la première catégorie, concevoir un carrefour giratoire, on apprend les gens à faire un carrefour giratoire; c'est de l'acquisition de connaissances. Dans la seconde catégorie, bien il y aurait, par exemple, des formations en conduite préventive qu'on a développées, qui donc apprennent aux gens à avoir des comportements plus sécuritaires à la conduite. Également, on a eu une formation pour des signaleurs de chantiers routiers où on leur apprend à avoir un comportement sécuritaire dans le cadre de leur travail.

Donc, nous, on pense qu'en répondant à la question de la formation dans les écoles de conduite on peut, disons, faire une refonte en intégrant des éléments liés au comportement avec une stratégie pédagogique qui va, disons, aider à améliorer ce comportement. Et, à ce moment-là, on pense qu'il peut y avoir une incidence sur une meilleure conduite et l'amélioration du bilan routier.

Mme Boulet: Alors, on me dit que vous vous acquittez très bien de cette tâche comme mandataires. Alors, assurément, votre collaboration sera très précieuse pour bonifier ces cours de conduite, advenant, là, que le projet de loi soit adopté. Mais je pense que ça également, ça va nous permettre de sauver des vies chez nos jeunes conducteurs et peut-être de les encadrer davantage. Alors, je vais laisser les questions à mes collègues.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Carette, les personnes qui vous accompagnent. Vous prenez la peine, à la page 1 de votre mémoire, de bien situer votre organisation: fondée en 1964, donc une longue expérience et expertise, un organisme sans but lucratif, une association également impartiale, qui regroupe des experts de tous les domaines du transport. Vous avez même une direction au niveau de la sécurité routière. Et, à la page 3, votre plaidoyer dans le fond, votre appui aux mesures contenues dans le projet de loi, il est très, très fort, on le sent. Vous dites: «L'AQTR appuie donc la volonté politique du gouvernement

québécois d'améliorer le bilan routier.» Vous prenez même la peine, je pense, de citer un communiqué de presse émis par la ministre des Transports qui disait que — je me permets de le citer — «les routes du Québec font encore beaucoup trop de victimes. En 2006, il y a eu 50 446 victimes et 717 décès sur les routes du Québec. C'est une victime à toutes les 11 minutes et deux décès par jour. Ces drames humains sont encore trop nombreux [...] il est temps d'agir pour sauver des vies.»

Avez-vous un sentiment d'urgence par rapport au bilan routier que nous connaissons?

M. Carette (Claude): Si on regarde au niveau des aspects techniques relatifs à ça, c'est qu'on fait un constat, c'est qu'on a relativement un mauvais bilan routier au Québec et on doit agir en conséquence. Lorsqu'on rencontre nos membres, lorsqu'on échange avec nos membres au niveau de l'AQTR, il est évident qu'on souhaite voir améliorer le bilan routier, et c'est pour ça que, nous, dans le fond on en a fait un enjeu. Au niveau de notre plan stratégique, par exemple, à l'AQTR, on en a fait un enjeu pour adresser cet enjeu-là avec la communauté de transport, mais également avec la population. Donc, si vous me posez la question: Est-ce qu'il y a urgence d'agir?, je vous répondrai qu'il y a un besoin d'agir, et les techniciens sont prêts à agir en ce sens.

M. Ouimet: Mais vous prenez la peine de citer le communiqué de presse émis par la ministre: «...il est temps d'agir pour sauver des vies.» Je prends pour acquis, lorsque vous dites qu'il y a un besoin, le besoin est urgent, le plus rapidement possible. Est-ce que je vous interprète mal ou c'est vraiment votre position?

Mme Lacoste (Dominique): Non. C'est vrai, et d'ailleurs je pense que ce qui ressort beaucoup des échanges qu'on a avec nos spécialistes en sécurité routière, c'est que — et on l'a dit dans le rapport — actuellement, tout ce qui est en place semble avoir atteint sa limite, et les gens ont hâte qu'on aille plus loin. Ils demandent des nouvelles mesures, et c'est ce qui ressort dans nos activités. Donc, dans ce sens-là, oui.

M. Ouimet: Et est-ce que ce serait dramatique pour vous si le projet de loi n'était pas adopté?

Mme Lacoste (Dominique): Ce serait très décevant pour nos membres, oui.

M. Ouimet: Bien. Merci.

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

M. Gingras: Combien qu'il restait de temps, M. le Président? Combien qu'il restait de temps?

Le Président (M. Bergman): Il y avait six minutes. Il reste six minutes.

M. Gingras: Donc, bienvenue à vous, M. Carette, Mme Lacoste, Mme Paquette, M. Charbonneau, c'est ça? Bienvenue. Juste pour bien connaître votre organisme — parce que j'ai entendu parler de vous effectivement

au fil des derniers mois, mais je n'ai pas eu la chance de vous connaître personnellement — vous avez des membres en provenance d'à peu près tous les secteurs d'activité; le coût du membership est de combien?

Mme Lacoste (Dominique): Alors, pour être un membre régulier, disons, c'est 215 \$. Voilà.

M. Gingras: C'est parce que, peut-être, je voulais m'abonner, là, peut-être que je voulais devenir membre.

M. Carrette (Claude): 215 \$ annuellement.

M. Gingras: Annuellement?

M. Carrette (Claude): Oui, annuellement.

M. Gingras: Votre budget vient d'où? Votre budget, c'est quoi en gros, votre budget annuel?

M. Carrette (Claude): Notre budget annuel? Par exemple, l'actuel exercice, c'est de l'ordre de 2,5 millions. Un peu plus de 90 %, donc de l'ordre de 90 % de nos revenus sont tirés de l'ensemble de nos activités, donc autrement dit nos activités techniques, nos forums, nos colloques, nos déjeuners-causeries, ce qui représente nos revenus, et ça représente environ 80 % de nos dépenses, le 20 % étant essentiellement au niveau dans le fond des frais administratifs ou les salaires.

M. Gingras: Donc, 2,5 millions, des frais d'entrée à la porte à vos colloques, vos...

M. Carrette (Claude): Exactement. Exactement. C'est...

M. Gingras: Et des frais de commandite, là, par...

M. Carrette (Claude): Oui, on est à peu près autofinancés. Comme OSBL, on est un organisme sans but lucratif, évidemment. Une grosse partie, si vous voulez, de ce revenu vient de nos formations en soi également, nos formations techniques relatives au domaine des transports.

M. Gingras: Le gouvernement, combien environ?

M. Carrette (Claude): C'est un peu moins de 9 % au niveau des sources gouvernementales.

M. Gingras: Merci. Je vais immédiatement entrer... Parce que vous parlez de plusieurs domaines et de l'urgence d'agir, je suis d'accord avec vous. Vous parlez d'environnement routier, et l'environnement routier me préoccupe grandement aussi, et surtout les sites à concentration d'accidents élevée. Vous savez sans doute que 30 % des décès sont causés par les sorties de route, et le lieu de concentration anormale d'accidents est très élevé au Québec. Et ce que le rapport dit: c'est l'intervention la plus rentable en termes de coûts visite résultats sur la diminution d'accidents, parce que nos routes, au Québec, là... Là, on voit nos viaducs, là, mais nos routes, je ne sais pas s'il va falloir créer une agence pour s'en occuper, mais c'est un autre élément d'urgence

aussi d'agir, parce que c'est une cause élevée d'accidents, et vous le mentionnez dans votre rapport. Vous parlez de... Ce n'est pas «traffic calming» que vous employez comme terme pour parler d'apaisement? Pouvez-vous nous en parler un peu?

M. Carrette (Claude): Par exemple, les mesures d'apaisement, c'est des aménagements géométriques, O.K., au niveau de l'infrastructure routière qui permettent dans le fond d'apaiser la circulation ou encore qui incitent l'usager de la route à réduire la vitesse. On peut donner un exemple: un carrefour giratoire. Un carrefour giratoire peut être utilisé pour apaiser la vitesse à une intersection. Il peut y avoir également ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon, les chicanes. Autrement dit, sur une route rectiligne, on impose dans le fond une sinuosité à la route afin d'inciter à ralentir. Donc, c'est des séries de mesures qui peuvent être faites de façon rétroactive ou encore lors de la conception des infrastructures pour apaiser dans le fond la circulation, réduire la vitesse.

● (16 h 40) ●

M. Gingras: Vous savez, je prends l'exemple... Comme l'autoroute 40, vous savez que l'autoroute 40, c'est une autoroute qui prête à aller à une vitesse supérieure à la limite indiquée. C'est indiqué à 100 km. Vous savez que la conception de cette route-là, initialement, était faite à 70 mi/h, c'était 70 mi/h à la conception de la route, on a descendu ça à 100 km/h. Et, quand on parle d'environnement, c'est ce qui favorise aussi la vitesse à laquelle les véhicules circulent.

À l'heure actuelle... Et vous parlez de photoradar, vous parlez de différents incitatifs pour essayer de faire respecter, mais vous savez que 80 % des gens dépassent la limite légale de vitesse sur les autoroutes, 65 % des conducteurs dépassent la limite de vitesse dans les zones de 90 km/h, et ça grimpe à 90 % dans les zones rurales, dans les zones de 50 km/h. Au-delà de l'apaisement routier, qu'est-ce que vous avez à nous suggérer là-dessus? Est-ce que les limites de vitesse sont exactes aujourd'hui en fonction de l'utilisation des différentes techniques qu'on veut y mettre? Il va falloir revoir les limites de vitesse aussi, c'est ce que je comprends.

M. Carrette (Claude): Ce qu'on dit dans le fond, nous, c'est d'agir particulièrement aux zones, comme vous l'avez dit, aux zones accidentogènes, autrement dit les zones où est-ce qu'il y a beaucoup d'accidents, O.K.? Évidemment, si on parle de la vitesse, il y a différents moyens afin de réduire la vitesse, qui est une des causes des accidents. Donc, si la sécurité est liée à la vitesse, on peut y agir.

Au niveau de la limite de vitesse, comme vous parliez, il y a une mesure... dans le fond, il y a une vitesse de conception. Par exemple, vous nommez la vitesse de conception des autoroutes, puis il y a une vitesse également de circulation. Donc, pour être...

M. Gingras: ...l'autoroute 40.

M. Carrette (Claude): Oui. Pour être ingénieur en circulation, ingénieur routier, ce qu'on apprend, ce qu'on nous apprend, c'est qu'on doit concevoir des routes à une vitesse supérieure à la limite de vitesse.

M. Gingras: 10 %.

M. Carrette (Claude): C'est ça, de l'ordre de 10 %. Donc, c'est normal que la vitesse de conception, qui peut correspondre à la vitesse de sécurité, est supérieure évidemment à la limite de vitesse. Mais il peut arriver à un certain point où est-ce qu'il y a un problème géométrique, il y a une difficulté. Donc, on doit faire des vitesses recommandées plus faibles, par exemple, dans les courbes, des vitesses recommandées qui sont abaissées. De là à réduire les limites de vitesse, les routes sont déjà conçues avec des vitesses de conception, donc les gens s'ajustent aussi naturellement à cette vitesse de congestion là. Donc, de là à réduire les limites de vitesse n'est pas nécessairement une recommandation de notre part au niveau des membres de l'AQTR, c'est plutôt de s'assurer du contrôle de la vitesse en fonction des limites actuelles, par exemple aux sites accidentogènes.

M. Gingras: Mais vous ne répondez pas à ma question ou je l'ai peut-être mal formulée. La vitesse de 100 km sur l'autoroute 40, dans les bouts droits, alors que 80 % des gens roulent à une vitesse supérieure à ça, entre 115 et 120, qu'est-ce que vous suggérez là-dessus?

M. Carrette (Claude): Nous, en fonction de la vitesse de conception de l'autoroute actuelle, sur la base des techniques qui sont apprises, on ne recommande pas de modifier les limites de vitesse si c'est votre question.

M. Gingras: Elle est conçue à 70, elle.

M. Carrette (Claude): Effectivement.

M. Gingras: 70 mi/h.

M. Carrette (Claude): Oui, effectivement. Elle a été conçue pour une vitesse de conception qui est supérieure à la limite de vitesse. Il faut se laisser évidemment une certaine marge dans le fond de sécurité entre la vitesse de conception et dans le fond la limite de vitesse.

M. Gingras: Elle a été conçue pour 70 mi/h. Donc, si j'additionne le 10 % quand elle a été conçue... Parce que, quand elle a été conçue, elle a été conçue pour 70 mi/h plus 10 %. Donc, c'est la vitesse de conception. Maintenant, la limite de vitesse, au fil des ans, a été réduite à 100 km/h, donc en deçà de sa limite de conception. Donc, vous n'avez pas de suggestion précise?

M. Carrette (Claude): Nous, au niveau des discussions qu'on a eues avec nos membres au niveau des activités techniques, ce n'est pas un point qui a été traité spécifiquement, au niveau de la hausse ou la limite... dans le fond, la hausse ou la réduction de la limite de vitesse. Donc, on ne propose pas de modifier les limites de vitesse actuelles.

M. Gingras: Je voudrais qu'on parle de cours de conduite. C'est vous qui approuvez les... qui donnez l'homologation aux...

Mme Lacoste (Dominique): Nous, on certifie les écoles de conduite, mais en fonction des exigences qui sont établies par la SAAQ.

M. Gingras: Par la SAAQ?

Mme Lacoste (Dominique): Oui.

M. Gingras: O.K. Donc, vous nous suggérez ou vous recommandez que ces exigences-là soient rehaussées.

Mme Lacoste (Dominique): En matière de formation, oui.

M. Gingras: ...

Mme Lacoste (Dominique): Disons que, nous, quand on a fait notre plan stratégique, le dernier qu'on a sorti, 2007-2011, donc, en 2006, on avait déjà entrevu l'objectif de revoir la formation dans nos écoles de conduite et de proposer à la SAAQ une amélioration, une bonification parce qu'on se rendait compte que c'était désuet et que, comme il n'y avait aucun élément lié au comportement, c'est une chose qu'on voulait adresser. Donc, oui, ça fait un certain temps qu'on discute de ça.

M. Gingras: Et il n'y pas eu de développement, là, avant 2007, là, avant aujourd'hui?

Mme Lacoste (Dominique): Non.

M. Gingras: On me demande... On dit deux choses: Oui, on remet les cours de conduite, mais il ne faut pas que ce soit comme avant. Donc, il ne faut pas que... Parce qu'on disait: Avant, les cours de conduite... Et, de ce côté-ci de la table, on est en accord à la remise sur pied des cours de conduite, mais on disait: Il ne faut pas que, comme avant, on puisse acheter un permis de conduire, là. Vous comprenez ce que je veux dire, là? Avant, il y a des gens qui ne suivaient pas le cours, puis qui portaient avec le papier, puis... Qu'est-ce que vous nous dites là-dessus?

Mme Lacoste (Dominique): En fait, c'est sûr que, nous, notre rôle, en tant que mandataire, c'est de s'assurer que les écoles fonctionnent bien, qu'elles suivent les exigences et qu'elles respectent les normes. Et c'est notre rôle de... on a un rôle de surveillance à cet égard donc pour s'assurer que les choses sont faites comme il se doit. C'est sûr qu'il y en a toujours qui vont nous échapper, ça, c'est la vie, mais notre rôle, c'est d'assurer le meilleur rôle de surveillance possible. Et effectivement, nous, ce qu'on dit aussi, c'est que, la formation, on ne veut pas qu'elle soit la même, on veut la revoir en profondeur et on pense que ça va beaucoup aider.

M. Gingras: Et incluant un cours de conduite hivernale?

Mme Lacoste (Dominique): En fait, ces cours-là existent déjà. Il y a des écoles qui offrent les cours de dérapage et conduite hivernale.

M. Gingras: Mais obligatoires?

Mme Lacoste (Dominique): Bien, là-dessus, les écoles, je ne sais pas si elles se sont prononcées. Line, peut-être une...

Mme Paquette (Line): Pas sur la conduite hivernale. Il y a plusieurs volets qui ont été touchés, comme conduite préventive, le comportement, les drogues, et tout ça. Les écoles ont demandé aussi une prolongation des cours théoriques, parce que présentement c'est 12 heures, donc c'est insuffisant pour tout le contenu que les gens veulent.

M. Gingras: Il faudrait peut-être allonger le contenu, mais on y reviendra. Merci.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mesdames messieurs, bienvenue à cette commission. Merci pour vos lumières que vous nous apportez. Vous êtes un peu, votre organisme, vous êtes un peu comme un observatoire pour toutes les questions de transport. Est-ce que je me trompe? Je ne veux pas vous...

Une voix: ...

M. Deslières: Bien, peut-être avec les moyens dont vous disposez, mais vous êtes un peu un genre d'observatoire. Est-ce que je pourrais vous qualifier comme ça?

M. Carrette (Claude): J'irais un peu au-delà de ça; c'est plus au niveau de la communauté technique des transports, dans le fond. Nous, on observe effectivement, comme vous dites, dans le fond les sujets, O.K., qui sont plus pointus au niveau technique et on est plus... on extrait de l'expertise de nos membres pour émettre des avis techniques. Donc, effectivement, on observe, mais on propose en particulier.

M. Deslières: Mais sérieusement ça m'amène sur une piste, je me demande si le ministère des Transports ne devrait pas se doter d'un véritable observatoire des transports pour toutes ces techniques-là, là. Je viens de penser à ça, là, tout d'un coup, je vais revenir sur ça.

Je reviens à votre document, votre mémoire. À la recommandation 4, vous vous associez et vous vous dites d'accord, vous êtes en accord avec les campagnes de sensibilisation. De votre point de vue, est-ce que les campagnes de sensibilisation qui sont faites sont assez nombreuses, sont sur les bonnes cibles, envoient les bons messages, prennent les bonnes techniques? Et je pourrais continuer longtemps ainsi.

M. Carrette (Claude): Sur la base de notre recommandation qui est la poursuite des campagnes de sensibilisation portant sur les conséquences, oui, il y a eu des bonnes cibles. Par exemple, il y a eu la vitesse. Évidemment, les campagnes de la Société de l'assurance automobile du Québec sur la vitesse étaient une cible.

Donc, la cible de ces campagnes est le comportement humain étant impliqué; le comportement humain étant impliqué étant une des causes, à 80 %, des accidents, donc, oui, les cibles actuelles, on peut juger qu'elles sont bien ciblées. Il faut les poursuivre, essentiellement. Donc, au niveau du membership, c'est ce qui a été soulevé à ce point-là.

Mme Lacoste (Dominique): J'aimerais rajouter un point à ce sujet-là. Je pense que, oui, il y a beaucoup de travail, et du bon travail qui a été fait, mais, nous, on pense qu'il faut aller plus loin, il faut continuer. Et ce qu'on dit à la fin de notre rapport, qu'on voudrait que la sécurité routière devienne une valeur sociale, ça veut dire beaucoup aussi. Oui, on voudrait que la population adhère à cette valeur-là au même titre que l'environnement ou l'importance de la santé et de l'éducation. On voudrait que la population et les gens de la communauté adhèrent à cette valeur sociale qui est la sécurité routière.

● (16 h 50) ●

M. Deslières: Puisque vous êtes des observateurs avertis avec vos colloques puis vos journées, votre réflexion, votre expertise, il y a des campagnes organisées par la SAAQ, le gouvernement, tout ça, d'une part, mais, d'autre part, on assiste à des vastes campagnes des compagnies automobiles... Et là on ne parle pas de centaines de milliers de dollars, mais de millions, tu sais, on ne joue pas sur la même... on dirait qu'on ne joue pas dans la même ligue, là, et vous ne croyez pas que l'effet positif des campagnes de la société, du ministère, de d'autres organismes est complètement anéanti par cette masse de publicité faite par les compagnies automobiles? On parle de millions de dollars. Tu sais, ils nous chantent, là, la jeunesse, la vitesse, la liberté, tu sais, ils jouent avec ces concepts-là, puis arrive ce qui arrive, hein, on voit le bilan. Comment est-ce que vous réagissez à ma réflexion? Est-ce qu'on ne devrait pas agir?

M. Carrette (Claude): Sans être spécialiste...

M. Deslières: ...je parle du gouvernement.

M. Carrette (Claude): Oui, oui. Sans être spécialiste au niveau soit des relations publiques ou du marketing, effectivement on peut observer qu'il y a un débalancement au niveau des campagnes, au niveau de la promotion des véhicules automobiles versus... sur la vitesse, par exemple, qui misent beaucoup sur la vitesse, comme par rapport à effectivement, présentement, la sensibilisation à réduire notre vitesse. Évidemment, ça, ici, c'est dans le fond un débalancement qu'on peut observer également, par exemple, dans le transport collectif où la promotion de l'usage de l'automobile est faite d'un côté et la promotion de l'usage du transport collectif est faite de l'autre bord de façon débalancée, en fonction des budgets qui y sont alloués.

M. Deslières: Remarque fort pertinente.

Mme Lacoste (Dominique): J'ai encore un petit point à rajouter.

M. Deslières: Ah! gênez-vous pas. Laissez-le pas parler tout le temps, là.

Mme Lacoste (Dominique): En fait, c'est que, oui, c'est vrai qu'il y a beaucoup de publicité qui valorise la vitesse, la voiture, tout ça, surtout pour les jeunes, mais il y a quand même une petite tendance qu'on voit poindre, là, je dirais, avec Honda et les annonces qu'on voit avec l'humoriste Martin Matte, et ça, ça me fait penser aussi qu'on voit ce revirement-là au niveau de l'environnement, O.K.? Les compagnies de voitures de plus en plus offrent des voitures éco-énergétiques. Et, quand je parlais tout à l'heure de valeurs sociales, bien l'environnement est devenu maintenant une valeur sociale partagée. Et la sécurité routière, je pense qu'il faut aller dans ce sens-là aussi, et peut-être qu'on voit, avec les initiatives de Honda, un petit pas de plus et que c'est une tendance qui serait en tout cas intéressante.

M. Carette (Claude): Et ça, également au niveau du marketing ou des relations publiques, c'est l'effet judo. Dans le fond, on renverse ce que l'autre fait en utilisant ce qu'il fait. Ça s'utilise, par exemple, dans le transport en commun, et là on voit l'effet contraire. Autrement dit, on utilise la sécurité peut-être pour vendre des automobiles. Mais tout ça, ça reflète ce qu'on a dit tout à l'heure, c'est de mobiliser la population afin d'en faire une valeur sociale. C'est ça qui est important.

M. Deslières: Je veux revenir sur deux autres éléments, donc vos recommandations 5 et 6. Je vais les prendre globalement pour avoir une réponse puis je vais permettre à mon collègue de poser des questions. Vous vous dites en accord avec l'ensemble des mesures, mais par contre, bien, l'ensemble des recommandations, vous dites: On recommandait l'interdiction du cellulaire au volant, et ce n'est pas le cas, on le précise, et bon. Et même chose, l'introduction des sanctions plus sévères pour les récidivistes.

Première question: Qu'on ne l'ait pas interdit, vous réagissez comment? Et est-ce que vous croyez que, dans le projet de loi, véritablement, là — vous êtes un organisme indépendant, libre, bien penseur; est-ce que vraiment vous croyez que, dans le projet de loi — on va assez loin avec les récidivistes? Première question, les cellulaires.

M. Carette (Claude): Au niveau des cellulaires, sur la base des échanges qu'on a eus avec nos membres et les autres représentants de la communauté de transport, il apparaît clair qu'on souhaite l'interdiction complète au niveau du cellulaire, O.K.? On sait que le cellulaire augmente... dans le fond l'usage du cellulaire augmente les risques de 38 % au niveau des accidents pour un conducteur qui utilise le cellulaire. Donc, sur la base des discussions qu'on a eues, on souhaite l'interdiction complète du cellulaire. On comprend qu'il peut y avoir certaines difficultés d'application, mais il peut y avoir un effet dans le fond d'entraînement par rapport à ça, au fait que c'est clair, c'est clairement interdit. Et l'usage, par exemple, du mains-libres, on peut se sentir dans le fond... on peut, à

titre de citoyen, dans la mesure où on se sent illégal, non plus utiliser le mains-libres. Mais il y a une difficulté d'application.

Au niveau des sanctions plus sévères au niveau des récidivistes, on souligne dans le fond l'importance qui a été accordée à ça dans le projet de loi. Est-ce qu'elles sont suffisantes? Je crois qu'avec le suivi au niveau de la table de la sécurité routière, au niveau de voir le changement des comportements avec, par exemple, les statistiques qui sont suivies par la SAAQ, c'est ça qui va nous permettre de le dire. On est, comme vous dites, des techniciens, on observe. Donc, c'est avec ça qu'on va voir qu'elles sont suffisantes ou non en fonction évidemment des changements de comportement mental de la société. À ce jour, c'est un bon pas dans la bonne direction. C'est pour ça qu'on souligne ça au niveau des sanctions pour les récidivistes.

M. Deslières: Vous êtes très habile, monsieur. Une dernière question: En un mot, comment... Pardon?

Une voix: ...pas des voisins.

M. Deslières: Comment qualifieriez-vous notre réseau routier? Un mot.

M. Carette (Claude): ...vous dites?

M. Deslières: Comment qualifieriez-vous l'état de notre réseau routier?

M. Carette (Claude): L'état du réseau routier actuel au niveau d'un technicien? Il y a effectivement des investissements qui sont requis au niveau...

M. Deslières: ...pas ça. Comment vous le qualifiez?

M. Carette (Claude): Au niveau de la sécurité routière?

M. Deslières: Laissez-vous pas influencer, là, vous êtes libre, là.

M. Carette (Claude): Non, non, non, je suis libre. Au niveau de la sécurité routière, c'est qu'il y a des points d'action qui doivent être faits sur certains sites accidentogènes et il y a des mesures qui sont à faire au niveau de l'apaisement, O.K., au niveau de l'apaisement de la circulation, des investissements au niveau des infrastructures, mais également il y a des besoins de contrôle de vitesse à des points particuliers. Donc, je pourrais juger de sécuritaire, mais il y a des points particuliers où on doit faire des mesures.

M. Deslières: Je vous demande: En un mot, vous, comme président, comment qualifiez-vous l'état de notre réseau routier?

M. Carette (Claude): C'est un bon réseau routier.

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

M. Ferland: Merci, M. le Président...

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): Ungava.

M. Ferland: Je n'ai pas compris.

Des voix: ...

M. Ferland: J'aime la prononciation «Ungava». Et je veux vous dire, Mme la ministre, que c'est un de ceux que j'ai trouvé qui le prononcent le mieux.

Mme Boulet: C'est ce que je lui ai dit, que c'était charmant.

Le Président (M. Bergman): Merci.

M. Ferland: L'Ungava, c'est ça. C'est parce qu'on a le plus grand réseau routier au Québec. Mais j'aimerais... J'ai fait le tour de votre mémoire, et vous vous prononcez, là, sur plusieurs aspects du projet de loi, sur, bon, la sécurité, la formation, les cours de conduite, le cellulaire au volant, le cinémomètre, les photoradars, mais je ne vois nulle part ou presque pas — vous êtes timides là-dessus — sur l'alcool au volant. Moi, j'aimerais vous entendre là-dessus, sur ce qui est proposé au niveau des sanctions concernant... de ramener ça à... 0,05 à 0,08, enlever le permis de conduire. J'aimerais... Parce que vous êtes timides là-dessus, on ne vous entend pas.

M. Carrette (Claude): Effectivement, le mémoire est effectivement timide sur ce point-là parce que ce n'est pas un point qui a été soulevé par nos membres, O.K.? Donc, nous, on n'a pas voulu statuer là-dessus, parce qu'on vient refléter évidemment la position des membres ou encore des discussions et des échanges qu'on a eus sur la base de nos activités. Il apparaît évident que, si on réduit le taux d'alcoolémie dans le fond qui est accepté, ça va changer le comportement des gens. Ça va surtout — mon opinion personnelle; ça va surtout — dans le fond, influencer le comportement du citoyen ou celui qui a pris un ou deux verres à changer son comportement lorsqu'il est sur le bord de la limite, autrement dit. C'est-à-dire que, s'il a des facultés affaiblies au-delà d'un certain point, par exemple le 0,08, et que la limite est à 0,05, il va y penser à deux fois avant de prendre son véhicule, ce qui fait qu'on va peut-être abaisser le niveau de conducteurs avec des facultés affaiblies en fonction de l'influence que cette mesure-là va avoir sur l'ensemble des citoyens. C'est surtout ça. Ça n'a pas été traité directement par nos membres, mais je vous émetts une opinion personnelle ici.

M. Ferland: O.K. Mais c'est quand même surprenant, parce que c'est un des éléments majeurs qui ressortent même dans les médias ou dans les... et que vos membres n'aient pas soulevé ça...

M. Carrette (Claude): Parce qu'ici il faut comprendre... Ici, bon, on fait affaire avec des techniciens, évidemment. Il y a également des psychologues qui sont membres de notre association, tout ça. Et, ici, ça touche spécifiquement le comportement humain, vous avez raison.

On regarde le comportement humain, mais ça, ici, on parle d'une spécialité particulière et aussi d'une acceptation sociale du taux d'alcoolémie sur nos routes. Donc, ça touche l'ensemble de la population. Et, dans ce cas-ci, effectivement, vous avez raison, ça a été moins traité, puis on a été discrets.

M. Ferland: C'est peut-être la provenance de vos membres qui fait que ce n'est pas...

M. Carrette (Claude): Ou peut-être qu'ils respectent la limite.

Mme Lacoste (Dominique): En fait, c'est parce que, quand on fait la programmation de nos activités, il y a des comités qui sont mis en place et qui ciblent des sujets et...

M. Ferland: ...

Mme Lacoste (Dominique): Exactement. Donc, à ce moment-ci, ça n'a pas été retenu, c'est pour ça.

M. Ferland: J'aimerais, s'il reste du temps un peu, vous parler au niveau du financement. Vous proposez, là, un financement dédié, là, et la provenance de ce financement-là, est-ce que c'est à partir des impôts, des taxes directes, à partir du budget direct du gouvernement ou à partir des revenus provenant des infractions qui seraient émises ou... Donc, un fonds dédié à ça, c'est-u... Vous entendez quoi par là?

M. Carrette (Claude): Lorsqu'on parle d'un fonds dédié, on ne voulait pas nécessairement dire le revenu versus la source ici. On parlait essentiellement de dédicacer, si vous voulez, des fonds récurrents à la sécurité routière au niveau du rétroactif, du «retrofit» dans le fond sur les infrastructures existantes...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Carrette (Claude): ...ou encore pour les nouvelles infrastructures en termes de développement.

● (17 heures) ●

Le Président (M. Bergman): Merci. Il reste encore 5 min 35 s pour le côté ministériel et 3 min 15 s pour l'opposition officielle.

M. Ouimet: On n'a rien pour l'instant, M. le Président.

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

Une voix: ...rien pour l'instant.

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, je remercie l'Association québécoise du transport et des routiers pour votre présentation, votre contribution. Je demande les gens du Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec de prendre place à la table. Je suspends pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 1)

(Reprise à 17 h 2)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue au Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec. M. Gascon, M. Lavallée, bienvenue. Vous avez 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange de 45 minutes avec les députés et la ministre. Alors, s'il vous plaît, faites votre identification, et vous avez le temps, pour votre présentation, de 15 minutes.

Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ)

M. Gascon (Mare): Merci, M. le Président. Alors, M. le Président, Mme la ministre, Mmes, MM. les députés, bonne fin d'après-midi. Je pense que justement, en ce vendredi après-midi, alors que vous avez entendu beaucoup parler, je pense, certainement de régulation de la vitesse, de questions de cellulaire au volant, d'alcool au volant également, nous, ce que nous vous proposons pour clore cette séance, c'est d'aller vers une vision future du transport au Québec.

D'abord, d'entrée de jeu, je me présente: Marc Gascon. Je suis maire de la ville de Saint-Jérôme, qui est reconnue évidemment comme ville pilote en matière de transport avancé depuis plusieurs années, et président du Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec. Le centre lui-même, pour ceux qui ne le connaissent pas, justement, le CEVEQ, c'est un groupe d'experts qui jouit d'une notoriété internationale depuis maintenant plus de 12 ans dans l'évaluation des moyens de transport propres et économes. Nous sommes également le leader canadien dans l'intégration des véhicules électriques et hybrides, toujours soucieux évidemment de la sécurité des usagers dans la mise en place et la réalisation des projets pilotes que nous faisons sur le territoire. Et je pense que les représentants du CEVEQ justement vont... Aujourd'hui, là, ce que nous allons faire, c'est de témoigner de l'expérience concrète que nous avons réalisée par le passé. Le CEVEQ également, ce qu'on doit dire aussi, est... Le ministère des Transports du Québec est partenaire du CEVEQ depuis toujours. Il y a également quelqu'un du ministère qui est membre de notre conseil d'administration et par délégation ministérielle.

Je vais vous interpeller aujourd'hui également à titre de président de la Conférence régionale des élus des Laurentides, puisqu'un projet ACCORD a été signé en matière de transport terrestre avancé, ce qui fait en sorte justement que, dans les Laurentides, où loge le CEVEQ, tout le volet économique de développement en matière de transport terrestre avancé fait partie justement de nos préoccupations et de notre vision du futur, de ce que pourra être justement le Québec tant sur le plan national que sur le plan international en matière de développement des transports.

Alors, je pense que, dans la dynamique, aujourd'hui, je vais vous présenter, d'entrée de jeu, trois propositions sur lesquelles nous aurons la chance de revenir. Et mon collègue qui est à côté de moi, l'éminence grise du CEVEQ, c'est M. Pierre Lavallée, qui est directeur général, et qui est présent, et qui a somme toute été le fondateur, je pense, de cette vision

de l'expérimentation des véhicules électriques au Québec, et qui, je pense, est l'expert, je pense, en la matière, là, depuis de nombreuses années en différentes matières.

Donc, d'entrée de jeu, ce que nous vous proposons, c'est... Et, sur le document que vous avez reçu, là, peut-être, à la page 9, tout de suite, on vous demande également des modifications concernant la question du fameux petit appareil personnel de transport motorisé que l'on appelle le Segway alors que nous demandons dans le fond à la ministre qu'elle amende le projet de loi n° 55 pour autoriser la circulation de ce Segway justement sur les zones piétonnières. Inspiré, je vous dirais, des recommandations des projets pilotes réalisés par le CEVEQ et dont le ministère a également fait partie et collaboré à ces travaux, je pense qu'à la prochaine session parlementaire de l'Assemblée nationale il serait intéressant de voir cette autorisation arriver pour qu'à l'été 2008 nous puissions déjà voir cet appareil sur les trottoirs et sur les places publiques, appareil justement qui est respectueux en tous points à l'environnement et qui doit être encadré évidemment, par une réglementation inspirée justement des expériences que nous avons faites sur le terrain.

Également, deuxième proposition, il y aurait l'encadrement des projets pilotes et du rôle des créneaux d'excellence en transport terrestre avancé et du centre national de développement du transport terrestre avancé. Ceci dit, c'est que Mme la ministre a annoncé justement dernièrement qu'il est important, dans les nouveautés au niveau de ce qui peut, je pense, être développé en matière de mobilité urbaine ou de transport terrestre avancé comme tel, de mettre en place des projets pilotes. Il en existe déjà plusieurs qui ont été mis en place et qui ont correspondu justement à des expériences qui ont été menées sur Saint-Jérôme, et je pense qu'il faut également aller plus loin dans ce sens-là.

Comme je venais vous dire, les Laurentides étant reconnues comme créneau d'excellence en transport terrestre avancé, un des objectifs que ce créneau a réalisés, c'est de mettre en place justement le centre national de développement en transport terrestre avancé, là, ce qu'on appelle le CNDTTA, dont la mission justement sera, à travers ce créneau d'excellence, l'organisme identifié pour coordonner la mise en place des projets pilotes autorisés par le ministre et visant à expérimenter l'usage des véhicules. Alors, ce qu'on souhaite, c'est que, justement à travers les décisions qui viennent d'être prises par le gouvernement, l'autorisation qu'on a donnée aux Laurentides de faire en sorte que le projet ACCORD soit une reconnaissance en mettant en place justement le centre national de développement en transport avancé, que lui justement soit porteur de ce mandat de mettre en place, et d'autoriser, et de gérer ces projets pilotes pour faire en sorte que toute l'expérience et l'expertise que le CEVEQ, qui va devenir lui-même, là... — il va se transformer en CNDTTA — puisse justement donner, je pense, toute la juste mesure de l'expérience qu'il a en ces matières auprès des projets pilotes qui pourraient poindre sur le territoire québécois.

Enfin, troisième proposition, c'est la considération particulière sur les véhicules électriques à basse vitesse, ce qu'on appelle les VBV. Alors, ce que

nous proposons, c'est que Mme la ministre mette en place une procédure accélérée en collaboration justement avec le centre national de développement en transport terrestre avancé, que je viens de vous proposer, pour en venir à ce que le ministère ait tous les outils en main pour décider, dans un délai raisonnable, des règles de circulation et des normes applicables pour les véhicules à basse vitesse qu'on appelle... ce petit véhicule qui ne peut aller à plus de 50 km/h dans nos routes.

Alors, c'est l'essentiel des propositions que nous sommes venus débattre avec vous. Je vais laisser à ce moment-ci mon collègue Pierre Lavallée aller un peu plus loin sur le plan technique et je suis disponible évidemment pour continuer les échanges dans les prochaines minutes. Merci.

● (17 h 10) ●

M. Lavallée (Pierre): Alors, merci de me céder la parole, M. Gascon. Ça me fait plaisir d'être ici, aujourd'hui, et merci de nous avoir accueillis. J'aimerais souligner la question des mutations qui sont actuellement en train de s'opérer dans le domaine des transports et me focaliser plus sur les technologies embarquées dans les véhicules. Bon, comme vous le savez, au Québec, nous avons actuellement une problématique qui ressemble à l'ensemble des grands pays industrialisés — gaz à effet de serre, dépendance au pétrole, inefficacité énergétique; c'est ce que nous soulignons à la page 3 de notre document avec force détails — qui fait en sorte qu'actuellement, au point où vont les choses, dans quelques années, on va se retrouver dans un cul-de-sac au niveau des gaz à effet de serre, au niveau de la dépendance du pétrole et de l'inefficacité énergétique de notre parc automobile. Donc, nous, comme d'autres, on est pris avec une vision qu'on doit adopter de ce qui s'en vient. Or donc, parmi les grandes mutations qui s'en viennent dans le domaine de l'automobile, il y a les filières énergétiques. Pour sortir du pétrole, il va falloir aller vers d'autres technologies.

J'ai souligné aussi la question que les véhicules sont appelés à devenir de plus en plus intelligents. Aujourd'hui, on est rendu au point où les véhicules vont commencer très bientôt à se parler entre eux, et on va avoir du pilotage assisté. Vous le savez tous, maintenant les autos peuvent se garer elles-mêmes, maintenant les autos peuvent trouver leur chemin elles-mêmes. Alors donc, c'est assez particulier de voir ces innovations-là qui s'en viennent. Et là, là, on ne parle pas du futur, là, on ne parle pas dans 10, 15 ou 20 ans, aujourd'hui, dans les grands salons internationaux de l'auto, on voit tous ces équipements-là. Même chose au niveau des matériaux sophistiqués, même chose au niveau des designs sophistiqués, et ça, ça fait en sorte qu'on arrive avec des nouveaux produits, et il faut les expérimenter. Et de là l'idée, que nous trouvons extrêmement intéressante, de la ministre de mettre en place des projets pilotes au niveau des véhicules respectueux de l'environnement. Parce que, si tous ces changements-là sont apportés aujourd'hui, bien sûr c'est parce qu'il y a une compétition effrénée entre les constructeurs, l'idée d'avoir toujours des nouveaux produits, mais c'est aussi parce qu'on veut amener aux consommateurs des produits plus efficaces sur le plan énergétique, des produits qui prennent moins de place dans les villes parce qu'il y a

trop d'encombrement, etc., et donc toutes ces mutations-là nous obligent à faire des changements.

Exemple de ça, le CEVEQ, depuis 11 ans, mène de façon continue des projets pilotes. Exemple, ici, à Québec, vous avez un autobus électrique qui a circulé l'hiver dernier; vous allez en avoir huit qui vont être en service à partir du mois de février prochain, pour le 400e. C'est le CEVEQ qui est responsable de l'opération. Qu'est-ce qu'on a fait? On a fait un projet pilote avec la ville de Québec.

Le Segway, vous savez — probablement que plusieurs d'entre vous connaissez c'est quoi, un Segway; d'autres, peut-être pas — c'est un véhicule, un appareil personnel de transport motorisé assez révolutionnaire. Qu'est-ce qu'on fait quand cet appareil-là arrive? Bien, évidemment, les autorités gouvernementales disent: Il faut l'évaluer, il faut l'étudier. C'est ce que le CEVEQ a fait pendant deux ans, un an en laboratoire et un an sur route, dans les villes de Québec, Laval et Saint-Jérôme. Les études ont été extrêmement concluantes. D'ailleurs, les études comme telles, on vous les a fait envoyer cet après-midi à vos adresses courriel, donc vous allez pouvoir les consulter.

Mais tout ça pour dire que toutes ces mutations-là qui s'en viennent, les autorités réglementaires vont se sentir obligées, dans certains cas, de les évaluer. Imaginez-vous un véhicule qui fonctionne à l'hydrogène. Alors, qu'est-ce qu'on va demander, c'est des tests, hein, parce que de l'hydrogène embarqué dans le véhicule, il y a quand même des choses à tester. Vous êtes ici, aujourd'hui et depuis quelques jours, à vous préoccuper de la sécurité. Si vous saviez ce qui s'en vient dans le domaine de l'automobile, dans le domaine du camion, etc., là vous allez voir qu'il y a tout un travail à faire.

C'est la raison pour laquelle, nous, on est d'accord sur la question des projets pilotes, parce qu'on en fait, on est des experts là-dedans. Mais, maintenant qu'on a un créneau d'excellence en transport terrestre avancé dans la région des Laurentides, qui est connecté avec les autres créneaux d'excellence au Québec dans le domaine des transports, et nous sommes associés avec les «clusters» aux États-Unis et au Canada, nous sommes associés avec les pôles de compétitivité en Europe... D'ailleurs, Mme la ministre est venue récemment prononcer une conférence à l'occasion du Forum international sur la mobilité urbaine et le transport avancé que nous avons organisé dans la région des Laurentides, et il y avait 12 pays dans le monde qui étaient là et des représentants de pôles de compétitivité, et on voit très bien qu'il faut qu'il y ait un organisme au Québec qui soit, si vous voulez, en mesure de gérer ces projets pilotes là dans le domaine des véhicules. Parce que, nous, on ne veut pas s'improviser dans tous les domaines, mais on considère, à ce moment-ci, que le créneau d'excellence en transport terrestre avancé et que le centre national de développement qu'on va mettre sur pied, avec l'expertise qu'il y a dans la région des Laurentides et au Québec, on va être capables de donner un excellent service aux ministères et on va être capables, si vous voulez, d'être comme une espèce de répondeur qui va se charger un peu de coordonner toutes ces activités-là.

Parce qu'ici nous n'avons pas d'industrie automobile, et ça, c'est vraiment une question... Quand

vous allez voir dans un pays comme l'Allemagne, ou les États-Unis, ou la France, vous avez toute une série d'organismes qui, sur le plan technologique, vérifient tout ce qui se fait. Ici, quand on regarde ça, au Québec, honnêtement, on est surpris des fois. Bon, évidemment, il y a des organismes de contrôle, il y a beaucoup d'organismes qui s'intéressent au comportement humain, il y a beaucoup d'organismes qui s'intéressent aux statistiques, mais, sur le plan technologique et technologique d'avant-garde, sur ce qui s'en vient, on a une certaine lacune. Et, quand on pense à lancer des projets pilotes sur ce qui s'en vient dans l'avenir au niveau des véhicules, c'est la raison pour laquelle on vous propose ça.

Et le dernier point qu'on a abordé dans cette proposition-là, c'est la question des véhicules électriques à basse vitesse, des véhicules qui somme toute, pour le moment, sont tolérés sur les routes canadiennes. Et donc nous avons fait, au Québec, plusieurs programmes d'évaluation sur les véhicules électriques à basse vitesse, et ce n'est pas concluant. Donc, nous proposons quand même une procédure accélérée parce qu'il se trouve qu'il y a des constructeurs au Québec qui travaillent dans ce domaine-là, et éventuellement ça pourrait leur servir. Pour le mot de la fin, je laisse la parole à M. Gascon.

M. Gascon (Marc): Bien, écoutez, somme toute, vous voyez, on a, je pense, essayé de démontrer qu'on a une expertise et une vision très claire de ce que devra être, à tout le moins, une réalité de projets pilotes, à tout le moins pour amener le Québec justement dans cette réalité du nouveau véhicule sur notre territoire. Et, d'entrée de jeu, je pense que, si nous voulons justement être toujours à l'affût et à l'avant-garde comme société, il faut mettre en place justement... et se doter des outils nécessaires pour être capables justement de... tout en acceptant sur le territoire tous ces nouveaux produits qui sont à poindre dans notre avenir le plus rapproché, nous soyons aussi capables justement d'en justifier leur implantation tout en démontrant auprès de l'ensemble des citoyens que ce qui est produit et autorisé sur notre territoire est toujours, je pense, sécuritaire à leur endroit.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Gascon. Merci, M. Lavallée. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. Gascon, M. Lavallée, on vous remercie infiniment d'être là. Moi, je trouve ça bien intéressant. Et je vais vous dire bien honnêtement ce que j'ai dit quand on a commencé à travailler ce projet de loi là. J'ai dit: On ouvre le Code de la sécurité routière à peu près une fois aux cinq ans, alors assurez-vous qu'on ouvre la porte à ces gens-là. C'était, pour moi, très important. C'est un élément très positif au niveau de l'environnement dans le contexte de développement durable. C'est également des entreprises de chez nous qui fabriquent ça, M. le maire, et c'est votre créneau d'excellence. Alors, moi, là, regardez, c'étaient trois conditions gagnantes. Je ne vois pas pourquoi ailleurs ils vont plus vite puis ils sont plus avancés que nous quand c'est un produit de chez nous. Alors, moi, c'était important. Et peut-être qu'il reste des ajustements

à faire, là, j'en conviens, que ce qu'il y a dans la loi... Bon, est-ce qu'on va assez loin pour vous? Ce ne sera jamais assez loin pour vous, mais l'important, c'est de faire un grand pas dans la bonne direction puis d'avoir cette ouverture-là. C'était ma volonté. Alors, il y aura peut-être des choses à modifier ou à améliorer, moi, je n'ai rien contre ça, M. Gascon.

Moi, j'aimerais que vous me fassiez, parce que je viens un peu mêlée... Il y a le Segway — parce qu'ils ne sont pas tous rendus à la même étape, hein, en termes d'expérimentation ou d'accréditation — il y a la Zen puis il y a la NEMO. Alors, le Segway... Je veux que vous me parliez des trois, parce que je pense que le Segway, selon vous, le Segway est prêt, selon vous, à être autorisé, alors que la Zen, c'est autre chose, puis la NEMO était peut-être un petit peu moins avancée parce qu'elle n'a pas encore eu son accréditation ou ses normes fédérales, je pense. Mais essayez de me faire le portrait des trois, là, puis on est rendu où, puis c'est quoi, l'étape ultérieure, là, qui devrait nous permettre, là, d'avancer dans ces projets-là.

M. Lavallée (Pierre): Disons que, dans le cas du Segway, nous avons fait deux études...

● (17 h 20) ●

Mme Boulet: ...un ici pour que je voie mes collègues sur le Segway.

M. Lavallée (Pierre): D'abord...

Mme Boulet: Non, non, mais c'est assez particulier, là.

M. Lavallée (Pierre): Dans le cas du Segway, en collaboration avec la SAAQ, le ministère des Transports du Québec et Transports Canada, on a fait deux études, une première en laboratoire, avec des ergonomes, chez PMG Technologies, le centre d'essai et aussi avec une quarantaine d'utilisateurs entre 16 et 80 ans, et nous avons déterminé que cet appareil-là, il était sécuritaire, il était bien fait, ergonomiquement bien pensé, qu'il ne posait aucun problème.

La deuxième étape, c'était maintenant dans les conditions réelles d'utilisation, c'est-à-dire trottoir, piste cyclable et bas-côté sur les routes de 50 km/h et moins. Nous avons fait une longue période d'évaluation avec 150 personnes qui ont parcouru 9 000 km sur le réseau québécois, et nos conclusions sont formelles: cet appareil-là est maintenant prêt pour aller sur les routes. Bon, il est permis aux États-Unis, il est permis en Europe. La réglementation varie d'un pays à l'autre, bon, question d'âge pour y avoir accès, question de formation, question de port du casque de sécurité. Sur tous ces éléments-là, si vous lisez notre rapport, vous allez voir, nous avons des positions sur toutes ces questions-là. En ce qui nous concerne, il ne serait vraiment pas, actuellement, une bonne idée de poursuivre d'autres projets pilotes dans le cadre du Segway. Ce serait une perte de temps puis une perte d'argent parce que les études sont suffisamment avancées.

Du côté des véhicules à basse vitesse électriques, ce sont des véhicules qui vont à 40 km/h. Ils ont été permis pour la première fois, en 1999, aux États-Unis parce que les «carts» de golf se sont ramassés sur

les routes, et il y a eu des centaines de morts. Bombardier Produits récréatifs à Sherbrooke a été le premier à développer le «neighborhood electric vehicle», et c'est lui qui a fait en sorte que cette réglementation-là a été amenée aux États-Unis.

Donc, c'est des véhicules dont la vitesse maximale est 40 km/h et c'est des véhicules qui ne sont pas très sécuritaires, parce que la seule chose qu'on demande à ces véhicules-là, c'est d'avoir une ceinture de sécurité, O.K., d'avoir un pare-brise et des essuie-glaces, d'avoir des clignotants, une lumière de frein et des lumières pour s'éclairer. La norme des véhicules électriques à basse vitesse, on appelle ça la norme VS500, et ce n'est pas du tout la même norme que l'automobile. Alors donc, c'est des véhicules qui ont été conçus au départ pour rouler dans les villages fermés ou les «gate communities». C'est des véhicules qui sont parfaits dans les terrains de camping et hors route. Bon.

Il est arrivé, au tournant de l'an 2000, que, comme on manquait de véhicules électriques sans pollution pour les centres-villes, il y a des gens qui ont pensé amener ces véhicules-là dans les centres-villes, vu qu'ils ne vont qu'à 40 km/h. Et là ça a été très litigieux parce qu'il y a des gens qui sont pour, il y a des gens qui sont contre. Nous, on a mené un premier programme d'évaluation en 2001-2002 puis on en a fait un aussi avec Bombardier, en 1999, au Mont-Tremblant, et le principal danger qu'on a constaté, c'est que les utilisateurs qui sont dans le véhicule ont un sentiment de sécurité, alors que le véhicule, selon les normes régulières, s'il y avait un choc, ils ne sont pas tant en sécurité que ça.

Le cas de la Zen, c'est un peu particulier. La Zen est un véhicule qui est fabriqué en Europe. À 95 %, ce véhicule-là est fabriqué en Europe et il est importé ici. Donc, il correspond à des normes qui sont plus sévères parce que c'est des normes européennes. Ici, ce qu'on fait, c'est qu'on met un moteur électrique à l'intérieur — à Saint-Jérôme, d'ailleurs — et on le finalise.

Alors que vous me parlez de NEMO, NEMO est un véhicule d'inspiration européenne, c'est une copie du véhicule Aixam Mega, mais les gens de chez NEMO ont décidé qu'ils refaisaient le véhicule un peu. Donc, dans leur cas, ça leur a demandé plus de temps. Et c'est la raison pour laquelle actuellement la production n'est pas vraiment commencée, alors que, chez Zen, c'est bien commencé. NEMO nous offre un véhicule, un petit camion utilitaire qui sera essentiellement au service des municipalités, alors que Zen nous offre une voiture compacte qui, elle, pourra servir, bon, à la population.

Ce qu'il faut savoir, c'est qu'à Vancouver il y a une compagnie, qui s'appelle Dynasty, qui fabrique aussi un véhicule à basse vitesse électrique qui d'ailleurs a été conçu au Québec, dans les années quatre-vingt-dix, par le CEVEQ et Paul Deutschman, qui est un designer que vous connaissez, et ce que le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait, c'est qu'il tolère ce véhicule-là sur certaines routes secondaires, mais il l'oblige à porter le fameux triangle en arrière qui dit que le véhicule est à basse vitesse et il a aussi mis des indications aux entrées des villes où le véhicule est utilisé pour dire: Attention! ici, il y a des véhicules à basse vitesse.

Or donc, c'est la raison pour laquelle, dans notre proposition, on suggère qu'il y a encore des travaux à faire sur la question des véhicules à basse vitesse, alors que, sur la question du Segway, on pense qu'on est rendus à l'étape où la ministre pourrait légiférer.

Mme Boulet: M. Lavallée, on me dit pour le Segway que... Vous dites: C'est permis aux États-Unis puis en Europe, mais on me dit: C'est dans des endroits fermés.

M. Lavallée (Pierre): J'avoue que cette information-là, je...

Mme Boulet: Vous ne l'avez pas?

M. Lavallée (Pierre): Bien, non, je ne suis pas d'accord avec, là, parce que, moi, j'ai roulé... Évidemment, chaque État peut, si vous le voulez, mettre des limitations, chaque ville aussi peut mettre des limitations. Et là il y a une question de cohabitation, et c'est la même chose en Europe. En Europe, le Segway, moi, je l'ai roulé en Italie et en France, sur les rues, sans problème, mais il est vrai... Et c'est d'ailleurs le sens de nos recommandations, c'est que, nous, on pense que la permission de circuler sur le Segway, d'abord elle est très limitée. Elle est limitée à certaines zones piétonnes, aux pistes cyclables et au bas-côté des zones de 50 km/h et moins. Elle peut être interdite à certains moments de l'année. Normalement, quand il fait noir, le soir, il est interdit. C'est vraiment un véhicule très niché. Donc, quand vous allez éventuellement émettre des recommandations, la réglementation qui va avec, eh bien, là, à ce moment-là, vous allez probablement mettre certaines limitations qui correspondent à des limitations qui existent actuellement. Mais il n'est pas juste de dire que c'est vraiment un véhicule qui est utilisé en milieu fermé; il est utilisé en milieu ouvert aussi, mais à certaines conditions.

Mme Boulet: Moi, c'est correct.

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

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Dans le but d'éclairer les membres de la commission — et puis je pense que vous avez piqué la curiosité de plusieurs d'entre nous; je vois même le député de Beauce-Nord rouler en Segway, à Beauce-Nord, je pense que ce serait un projet pilote passablement extraordinaire — est-ce qu'il serait possible que vous fassiez parvenir aux membres de la commission, dans le but de nous éclairer, un exemplaire couleur de vos trois véhicules, là, que ce soit le NEMO, le Zen, puis le Segway, et...

Une voix: Un exemplaire réel.

M. Ouellette: Un exemplaire réel? Non, probablement...

Une voix: ...

M. Ouellette: Ah! À Saint-Jérôme? Vous êtes le bienvenu, mon ami. Non, mais est-ce qu'il serait

possible de faire parvenir un exemplaire et une fiche technique? Parce que vous demandez à ce que la commission se penche sur des recommandations, et, dans le but d'avoir une décision très éclairée, je pense que ce serait très pertinent qu'on puisse avoir les informations nécessaires.

● (17 h 30) ●

L'autre chose que je veux souligner, c'est que j'ai travaillé dans le milieu de la sécurité routière pendant moult années, pour ne pas dire toute ma carrière, et c'est une des premières fois que je vois une vision où est-ce qu'on est en avant du développement de l'industrie, où est-ce qu'il y a une ouverture en sécurité routière, dans le Code de sécurité routière, amenée par le gouvernement, qui tient compte de l'énergie renouvelable, qui tient compte de l'environnement et qui permettrait définitivement un développement de l'industrie de demain. Parce qu'on n'est pas sans savoir — je pense que vous êtes très au fait — qu'en 2010 GM va mettre sur le marché un véhicule électrique, et j'ai hâte que quelqu'un nous développe, et peut-être dans un garage, à Saint-Jérôme, en quelque part, une batterie avec une autonomie de 500 km. Parce que, je pense, c'est une des problématiques de nos véhicules électriques, là, un a une autonomie de 52, 53 km, puis l'autre, peut-être à 110 ou à 120 km. Je pense que celui qui va développer une batterie avec une autonomie de 500 km en tout temps ou en toute saison, il va gagner à la 6/49, là, parce que je pense que ça pourrait effectivement améliorer l'industrie. Mais que le gouvernement ait une vision d'ouverture dans le projet n° 55, je pense que c'est très bon pour l'environnement et puis pour l'énergie renouvelable de demain. Donc, je compterais sur vous — c'était beaucoup plus un commentaire; je compterais sur vous — pour faire parvenir aux membres de la commission les détails techniques qui pourraient nous aider à aider l'industrie là-dessus et toujours avoir une vision sociétale, là, de ce qui s'en vient.

M. Gascon (Marc): Est-ce que je peux me permettre de passer un commentaire, M. Ouellette?

M. Ouellette: Oui.

M. Gascon (Marc): Il y a une chose, comme maire, par contre que je peux vous dire là-dessus, c'est que, lors de la dernière élection municipale où on a fait notre porte-à-porte, où on constate maintenant qu'une famille de... père, mère et deux enfants, qu'ils sont rendus à quatre véhicules dans la cour avant... dans l'entrée, on se demande, à un moment donné, où est-ce que ça va arrêter, cette chose-là, parce que c'est sans compter les véhicules hors route et tout ce qui vient avec.

On se dit souvent, par contre, effectivement, que la problématique de la batterie sur la... justement sur la question de la longévité, là, que les batteries peuvent faire, à la limite, actuellement, je vous dirais, autour d'une centaine de kilomètres, plus ou moins, parce qu'à la ville de Saint-Jérôme nous en avons quelques-uns, là, que nous avons pu importer grâce à nos amis de La Rochelle. Mais imaginez-vous au moins que... Si on pouvait simplement dire que, d'accord, on garde un

véhicule traditionnel, à essence, là, pour la famille, pour les besoins de venir à Québec à l'occasion si on part de Montréal et qu'on a besoin d'une autonomie pour 300 quelques kilomètres... Mais pourquoi le second véhicule de la famille ne serait pas, lui, en électrique, même s'il ne fait que 90 km d'autonomie? Pourquoi ce deuxième véhicule là, qui fait en sorte qu'on amène l'enfant à la garderie, le matin, qu'on va reconduire l'autre au hockey, à l'aréna, qu'on a besoin d'aller faire l'épicerie, ou qu'on a besoin justement de faire les courses, ou... Parce que, dans une semaine, ce deuxième véhicule là ne va faire qu'à peu près, quoi, 50, 60 km dans la semaine, pourquoi le second véhicule, à ce moment-là, ne pourrait pas être, lui, électrique en partant?

Bien sûr qu'on souhaite tous que la technologie fasse en sorte qu'elle nous amène avec des batteries qui vont nous faire faire 500 km, j'endosse entièrement cette vision, évidemment. Mais, en attendant que les chercheurs trouvent, parce qu'on a beaucoup de chercheurs, mais c'est des trouveurs qu'on a besoin d'avoir... Si on arrive à avoir justement cette technologie à moyen terme, tant mieux, mais on peut déjà, je pense, trouver des solutions pour justement enlever de la pollution dans nos villes avec un second véhicule, pourquoi pas?

M. Lavallée (Pierre): En complément d'information, je vous dirais que nous avons organisé, en octobre dernier, un rallye énergie alternative, et le véhicule Cleanova, qui contient le moteur TM4 qui est fait chez Hydro-Québec, a fait 500 km en deux jours sans aucune difficulté. Parce que, là, aujourd'hui, dans la technologie, le véhicule électrique à batterie pure, c'est comme un peu se limiter. Mais, aujourd'hui, on est rendu vraiment dans la configuration hybride. Vous les connaissez, les hybrides. Là, aujourd'hui, on s'en va vers les hybrides branchés, hein? Bientôt, Toyota va offrir un hybride que vous allez brancher dans votre prise, chez vous, et ce véhicule-là va devenir en même temps une génératrice.

Incidemment, Thierry Vandal, quand il était au Forum international MUTA, en a parlé, de cette capacité-là de fournir de l'énergie au réseau à partir de votre génératrice embarquée dans votre véhicule. Alors, quand on pense aux questions d'expérimentation à travers des projets pilotes, bien sûr on pense à la Zen, on pense à NEMO, on pense au Segway, mais on pense aussi à toutes ces technologies-là. Actuellement, vous savez que...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît. En conclusion, s'il vous plaît.

Une voix: ...

M. Lavallée (Pierre): C'est ça. C'est un beau sujet, et nous sommes passionnés.

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

Mme Boulet: Je voudrais juste prendre 30 secondes, M. Gascon, M. Lavallée, pour vous remercier. Je trouve ça un sujet fort intéressant; on pourrait en parler toute la soirée. Je pense qu'on a beaucoup, nous, à

découvrir dans ce merveilleux monde, mais je voudrais vous remercier pour votre engagement, engagement envers le développement durable et envers votre communauté. Merci beaucoup.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Tout d'abord, saluer M. le maire, M. Gascon, et M. Lavallée, avec qui on a eu la chance, dans une autre vie, de côtoyer ou de travailler d'assez près sur ce projet-là, un projet qu'on a vu faire ses premiers pas ensemble. Et, aujourd'hui, je peux vous dire que je regarde avec fierté le travail qui a été fait et où c'en est rendu, et offrir au gouvernement, offrir à la ministre toute notre collaboration sur ces projets de développement, du côté de l'ADQ, et vous dire que nous serons présents s'il y a du développement, s'il y a des projets de loi, s'il y a... Et nous vous appuierons dans cette démarche, soyez-en assurés. On ne s'entend pas tout le temps, mais là, sur ce sujet-là...

Une voix: ...

M. Gingras: ...on va en régler un.

Une voix: Mais, si la voiture parle, là...

M. Ouimet: On devrait siéger les vendredis...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gingras: En siégeant le vendredi, ce serait plus facile.

M. Deslières: François, tu veux continuer?

M. Gingras: Je suis content que Saint-Jérôme nous réunisse.

M. le maire, quelques questions au sujet du véhicule, parce qu'effectivement... Et je pense qu'on devra, à la commission, vous réinviter peut-être, réinviter l'organisme pour nous accompagner dans cette démarche-là au niveau de la commission. Sur les véhicules que vous avez parlé, effectivement le Segway, je voulais même devenir le premier député délinquant en termes d'utilisation du Segway, parce que je me disais: Ça n'a pas d'allure, à 1,2 km du parlement, d'avoir à me déplacer avec mon véhicule. Et effectivement je voulais profiter de l'occasion et acheter un équipement comme celui-là, parce qu'effectivement le Segway permet à des personnes qui ont un peu de difficultés à se déplacer de pouvoir se déplacer facilement et en toute sécurité. Où en est-on rendu dans l'acceptation? Je sais que la ministre a quand même, à Laval, là, fait quelques annonces, mais, dans le projet du Segway, où en est-on rendu? Qu'attend-on à ce niveau-là?

M. Lavallée (Pierre): On a remis l'étude complète du Segway en avril 2006, une étude assez exhaustive d'ailleurs dont j'ai parlé, et nous sommes actuellement en attente d'une réponse de la part, enfin, des fonctionnaires ou du gouvernement. Et nous avons incidemment, la semaine dernière, rencontré les gens du

ministère qui sont sur notre conseil d'administration et d'autres pour voir où c'en était rendu, et on nous a dit qu'incessamment on aurait des nouvelles de cette question-là. Alors, nous sommes en attente d'un développement à ce niveau-là.

Et, entre-temps, évidemment, sur la question du Segway, nous avons été en avant, parce qu'avant on n'avait pas de distributeur de Segway ici. Quand vous vouliez acheter un Segway, bon, il y avait le CEVEQ qui en avait pour ses projets d'évaluation, mais c'était très rare, il fallait commander ça par Internet, et c'était très compliqué. Vous en aviez aussi... Pour ceux qui vont dans le Vieux-Port, vous aviez une entreprise qui les mettait à l'essai, parce que le Vieux-Port, c'est un terrain privé, et les gens peuvent les louer et les essayer. Donc, maintenant, nous avons un distributeur québécois qui distribue pour l'ensemble du Canada, et il est actif au niveau du milieu privé, par exemple les aéroports, les campus universitaires, les centres des congrès, parce qu'on peut circuler en Segway sur des terrains privés sans problème.

M. Gingras: Le coût, environ, parce qu'il y a certains de mes confrères qui disent: Oui, mais ça vaut combien? À peu près.

M. Lavallée (Pierre): Autour de 5 000 \$.

M. Gingras: Segway. Ça va.

M. Lavallée (Pierre): C'est vraiment un prix qui n'est pas...

M. Gingras: Je vous arrête immédiatement, parce que je connais toute votre ferveur à vendre ces produits. Je vais vous amener immédiatement sur le deuxième véhicule. Il y a un véhicule qui est fait à Laval, je crois. Il y a une municipalité qui m'a parlé de ce petit véhicule là pour les municipalités, là, le petit camion qui... Le type me disait: Il y en a... Mémé, là. C'est-u Mémé?

Des voix: NEMO.

M. Gingras: Comment?

Des voix: NEMO.

● (17 h 40) ●

M. Gingras: Il y en a en Europe. L'expérimentation a été faite, mais difficultés au Québec. Parlez-moi-z-en un peu, s'il vous plaît.

M. Lavallée (Pierre): Bien, disons que la difficulté au Québec, c'est qu'encore aujourd'hui les véhicules électriques à basse vitesse sont interdits sur la voie publique. Donc, tant qu'ils ne sont pas permis, excusez-moi l'expression, mais ils sont interdits. Alors donc, ils sont... Et nous sommes actuellement dans l'attente d'un développement, et c'est la raison d'ailleurs pourquoi la ministre a proposé des projets pilotes, justement pour permettre à certains véhicules de pouvoir encore aller sur la route pour être évalués.

Donc, dans le cas du véhicule électrique à basse vitesse NEMO, ou Zen, ou Dynasty, ou GEM, il n'y a

pas de circulation sur la voie publique, ici. Et c'est la raison pour laquelle on a proposé cet amendement-là, d'une certaine façon, qui permettrait une procédure accélérée pour ce véhicule-là, parce qu'on a déjà fait des études, on a déjà évalué la situation, mais je crois qu'il reste encore quelques démarches à faire pour convaincre les autorités compétentes d'aller de l'avant.

M. Gingras: ...contrairement au Segway où, je pense, les deux expérimentations, là, et le nombre d'heures, le... je pense, c'en est rendu à la décision, l'acceptation ou la mise en place de l'acceptation ou de la permission, là, de circuler sur la voie publique.

Dans le cas des autres véhicules, vous me dites: On est encore en projet d'expérimentation, et il y a un autre délai qui sera requis, et c'est pour ça, cette proposition de nous confier le mandat de gérer des projets pilotes?

M. Lavallée (Pierre): Bien, en général, oui, nous confier le mandat de gérer des projets pilotes, en particulier sur les véhicules électriques à basse vitesse, parce que, nous, on pense qu'au cours des prochaines années des projets pilotes, il va y en avoir beaucoup. Parce qu'il va y avoir beaucoup de nouveautés, il va y avoir beaucoup de mutations, et il se peut fort bien qu'ici on considère que ça doit être évalué avant d'être permis. Alors donc, de façon générale, on pense que le CEVEQ et le CNDTTA sont un organisme, mais de façon particulière, là, les véhicules électriques à basse vitesse, selon nous, il y a encore du travail à faire là-dessus.

M. Gingras: Ça vaut combien?

M. Lavallée (Pierre): Pardon?

M. Gingras: Mes confrères qui veulent savoir ça. À peu près, là, dans quel prix?

M. Lavallée (Pierre): Un véhicule à basse vitesse?

M. Gingras: Oui.

M. Lavallée (Pierre): Autour de 12 000 \$.

M. Gingras: Les petits camions, là, pour les municipalités?

M. Lavallée (Pierre): Bien, écoutez, là, moi, je...

M. Gingras: À peu près, là, à peu près.

M. Lavallée (Pierre): Il faut voir que, nous, on est un organisme neutre puis on n'est pas engagés dans la vente, mais je vous dirais entre 10 000 \$ et 12 000 \$.

M. Gingras: En deux minutes, vous savez que l'environnement est très important aussi, et il y a des véhicules électriques, mais il y a aussi une composante des véhicules électriques, c'est les batteries. On parle d'un développement de batteries avec une capacité ou une autonomie plus grande, mais on parle aussi de

disposition de ces batteries-là et on se questionne grandement, du côté environnemental, sur... À certains moments donnés, on dit: Le gain énergétique ou le gain au niveau d'enlever des émissions de gaz à effet de serre visite la disposition de la batterie, il n'y a pas réellement de gain, là, environnemental. Pourriez-vous m'en parler en deux minutes, là...

M. Gascon (Marc): Oui. Normalement...

M. Gingras: ...pour me dire est-ce qu'on s'inquiète pour rien ou...

M. Gascon (Marc): Non, non, je ne m'inquiète pas, là. Bien, simplement une chose, parce que je ne sais pas si je comprends bien votre question, mais il y a un élément particulier où je peux revenir là-dessus, c'est... Parce qu'il y avait une problématique effectivement de dire: Qu'est-ce qu'on va faire des batteries une fois qu'elles sont usées? C'est de ça que vous voulez parler, j'imagine?

M. Gingras: C'est ça, et au niveau des gaz à effet de serre.

M. Gascon (Marc): Bon. En Europe, lorsqu'est venu le temps de vendre des véhicules électriques, à un certain moment, parce qu'il y a eu différents éléments, on a solutionné la chose en ne laissant pas justement au propriétaire du véhicule le soin de disposer de ces batteries. On a vendu des véhicules électriques. Je parlais que ce soit la Peugeot AX ou que ce soit la Citroën ou autre, les batteries, à ce moment-là, étaient la responsabilité du producteur du véhicule, et il louait les batteries, alors ce qui fait en sorte que, lorsque ton bac batterie est usé, bien ce n'est pas le propriétaire du véhicule qui, lui, doit s'en débarrasser, puis qu'on envoie ça dans le champ, n'importe où.

M. Gingras: Consigne. Ça revient.

M. Gascon (Marc): Il y a une consigne, et ça doit revenir. C'est, à ce moment-là, le concessionnaire, voire le propriétaire de la batterie elle-même qui, à ce moment-là, change les batteries, et lui, il doit en disposer de façon écologique.

M. Gingras: Je vais attendre pour prendre le cinq minutes restant tantôt.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Gascon, M. Lavallée, bienvenue, merci d'être ici. Puis merci de l'invitation que vous nous lancez d'aller visiter votre centre. On va sûrement, puis avec empressement, visiter ce centre.

Une voix: ...

M. Deslières: Mais j'ai bien compris que vous nous aviez invités, là.

Une voix: Ah oui!

M. Deslières: Oui, oui, voilà. Juste une question avant d'aller sur vos propositions, là. Je comprends que la MRC des Laurentides a développé ce créneau dans le sillon malheureux de la fermeture de GM. C'est ça qui vous a amenés, toute la région, à vous mobiliser puis à dire: On cherche le créneau puis on se... C'est-u ça, M. Gascon? Non?

M. Gascon (Marc): Ce n'était pas la fermeture de GM, parce qu'à l'époque, de toute façon, bien que... GM aurait demeuré dans la région de Blainville, on aurait applaudi parce qu'évidemment il y avait de l'emploi.

M. Deslières: ...la présence et la fermeture.

M. Gascon (Marc): Non. Nous, c'est... Avec la ville de Saint-Jérôme, l'idée, il y a 12 ans, a émané... Je peux vous dire qu'à l'époque, parce que j'ai été le premier, au Québec, à rouler en électrique — et j'en suis bien fier, de ça — les concitoyens me demandaient si j'avais long de fil après ma voiture. Ça, c'est un peu à la blague, mais il reste que j'ai roulé une Citroën AX électrique hiver comme été, une gracieuseté, en grande partie, de nos collègues de La Rochelle, le maire de La Rochelle qui nous avait aidés, à l'époque, à mettre en place justement le CEVEQ.

Et cette volonté était justement de... Après avoir vu ce qui se faisait déjà en Europe, on a constaté un certain retard en ce qui a trait... en terre d'Amérique, mais particulièrement au Québec. Mais on s'est dit: Il faut absolument rattraper ce retard-là, parce que, nous, on n'a pas les moyens d'être en retard comme ça sur le plan technologique. On savait, d'une certaine façon, effectivement qu'on avait une seule usine au Québec, qui s'appelait GM — tout le développement des véhicules se fait en Ontario, ce n'est un secret pour personne — et on s'est dit: D'une certaine façon, s'il faut justement faire ce rattrapage en matière de construction de véhicules et s'il faut faire ce rattrapage en matière technologique, bien pourquoi ne pas aller encore plus loin, aller de l'avant et faire en sorte que les véhicules propres, cette nouvelle tendance, cette nouvelle vision de transport avancé soit — pourquoi pas? — l'apanage du Québec et, à ce moment-là, devancer justement nos amis en terre d'Amérique de ce côté-là?

M. Deslières: Eh bien, bravo! Je suis emballé, et c'est une fin de journée fort agréable. Je pense qu'on va vous réinviter mardi, mercredi. Le hic, c'est qu'on finit à minuit, par exemple.

M. Gascon (Marc): Bien, vous allez me revoir dans un autre contexte, la semaine prochaine.

Une voix: Mais on pourrait commencer par vous autres.

M. Gascon (Marc): Oui, oui.

M. Deslières: Mais je reviens, là — pour être pratique, là; je reviens — à votre mémoire. Ce que vous demandez à la page 12... non, 10, je m'excuse, 10 de 12, c'est que le centre d'expérimentation devienne un centre

national et soit le maître d'oeuvre, le porte-parole — appelez-le comme ça — pour l'ensemble du Québec. Vous avez développé l'expertise?

M. Gascon (Marc): Oui, justement, puisque le CNDTTA dans le fond va émaner d'un programme ACCORD que le gouvernement a signifié en reconnaissant que les Laurentides ont un créneau d'excellence, et celui-là en particulier, parce qu'on en a plusieurs, mais en particulier celui-là en transport terrestre avancé, bien, c'est nous qui sommes porteurs de cette vision justement de transport avancé pour le Québec, pour la région des Laurentides évidemment, mais pour l'ensemble du Québec et même sur le plan international. Et un des premiers éléments, une première action qu'ACCORD va créer, c'est le centre national. Donc, le CEVEQ lui-même, à partir de son actif, va se transformer. Il ne demeurera pas, il va se transformer en centre national de développement en transport terrestre avancé. Vous comprenez, là, que ce n'est pas un organisme à but lucratif, là. C'est un organisme, oui, privé, mais qui est supporté par la ville de Saint-Jérôme depuis le début. Et ce n'est pas un organisme à but lucratif, c'est un organisme qui a voulu justement, avec cette vision, développer justement et aller plus loin dans la volonté de faire du Québec un créneau porteur en matière de transport avancé et, dans ce contexte-là, puisque nous sommes dans une vision du projet ACCORD, dans une vision de développement au Québec, bien, que ce centre-là devienne justement le coordonnateur de l'ensemble des projets pilotes sur le territoire québécois.

M. Deslières: M. le maire, soyez assuré que, lors de l'étude article par article, nous allons nous pencher sur cet ajout que vous demandez. Moi, je... En tout cas, on verra, là, les... On ne se peinturera pas dans le coin tout de suite, il y a peut-être d'autres éléments, mais, moi, d'entrée de jeu... Mais on verra, là. Mais, de toute façon, de ma part, je peux vous assurer qu'on va l'apporter. Je ne sais pas si Mme la ministre a fait son choix, s'est positionnée, tout ça, mais je pense qu'on va sûrement l'apporter pour la discussion, pour que le centre d'expérimentation devienne le centre national.

● (17 h 50) ●

Mme Boulet: Est-ce que ça a besoin de passer dans la loi? Pas nécessairement, mais on est prêts à regarder pour faire une entente. Nous autres, on n'a pas de problème, là. Moi, j'ai cette ouverture-là, M. Gascon. Mais ça ne passe pas nécessairement par la loi, là. Est-ce qu'on peut convenir d'une entente avec l'organisme?

M. Gascon (Marc): Le véhicule législatif, ou autre, ou réglementaire, écoutez, moi, je vous laisse ça, aux parlementaires...

Mme Boulet: C'est ça. C'est ça. Tout à fait.

M. Gascon (Marc): ...en autant que la réalité fasse en sorte qu'on puisse développer dans ce sens-là.

M. Deslières: Mais vous recevez l'appui aujourd'hui. Deuxième élément, 11 de 12, à la page 11 de 12, dans votre proposition, dans le fond ce que vous demandez, là, c'est un «fast track», parce que vous nous dites que, présentement, c'est long, lancinant,

pénible, et ça vous, comment dire, met un peu en difficulté.

Une voix: ...

M. Deslières: Pardon?

Une voix: ...

M. Deslières: Non, mais ça vous met un petit peu, sans jeu de mots, là, les bâtons dans les roues.

M. Lavallée (Pierre): Je vous avouerais, là-dessus, que nous...

M. Deslières: Quel est l'état de la situation, d'abord? Parce que, si vous faites ça, là, c'est parce qu'il doit y avoir un problème en quelque part. Vous faites une demande spécifique, il doit y avoir un problème en quelque part, vous n'êtes pas satisfaits de la procédure, de la longueur de la procédure. Je comprends qu'il y a des évaluations à faire, mais expliquez, s'il vous plaît, monsieur.

M. Lavallée (Pierre): C'est parce que, bon, nous, vous savez, on est un organisme neutre qui n'est pas engagé d'aucune façon avec des compagnies. Par contre, on constate actuellement, au Québec, qu'il y a, par exemple, des initiatives qui ont été prises. Il y a un véhicule ici, il y a eu une pétition qui a... signée, il y a des artistes qui se sont engagés autour de ce véhicule-là. Ça a fait comme un peu... Ça a fait parler puis ça a fait comme une pression, donc, et ça a amené aussi les gens, un peu partout, à réagir. Alors, nous, ce qu'on se dit, c'est qu'en tant qu'experts dans le domaine le véhicule à basse vitesse électrique, on a de la difficulté actuellement à l'introduire un peu partout.

Le Québec n'est pas différent d'ailleurs. En Ontario, en Colombie-Britannique, qui ont posé des gestes par rapport à ça, ils lui ont donné un statut très limité à ce moment-ci. Alors donc, on n'est pas nécessairement ici en dehors. La seule chose, c'est qu'il y a une pression qui est faite, et là les gens souhaitent que ça bouge un peu. Alors, nous, on propose là-dedans effectivement de partir de l'étude qu'on a déjà faite. De cette étude-là, il restait des choses à vérifier, parce qu'en 2004-2005 on a lancé une deuxième opération sur les véhicules électriques à basse vitesse, qui s'appelaient le projet Urbavia, qui a été abandonnée en plein milieu pour toutes sortes de raisons. Et donc on suggère, nous, de trouver une façon d'accélérer le processus, parce que ça fait partie un peu des discussions qui se mènent dans les chaumières québécoises, là, qu'est-ce qui arrive avec ces petits véhicules là, pourquoi on n'avance pas.

Alors, nous, on dit: On veut travailler avec le ministère de façon très conséquente et très logique pour poursuivre le travail et finalement en arriver à une solution. Et on pense que ce n'est pas en lançant des projets pilotes d'une municipalité à l'autre... Imaginez-vous, là, la municipalité X appelle puis dit: Moi, je veux rentrer trois, quatre véhicules à basse vitesse chez nous, puis un autre dit ça puis ça. Nous, on pense que, ça, là, le ministère ne sera pas bien servi par ça parce qu'il n'y aura pas de protocole, ça va être à l'avenant. Bon, il suffit qu'il y ait quelqu'un qui ne fasse pas attention pour qu'il y ait un accident, puis là on va déclarer

que... Alors donc, nous, on pense qu'il faut y aller de façon méthodique et sérieuse, bien sûr avec des municipalités, parce qu'habituellement le terrain d'essai est les municipalités. Nous, on obtient toujours l'autorisation des municipalités avant de faire un projet pilote, donc la municipalité concernée. Mais on pense qu'il y a un processus assez rapide pour toutes ces questions-là.

M. Deslières: Je vais revenir, je vais laisser la parole à mon collègue.

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

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ferland: C'était juste...

M. Deslières: ...pour l'entendre.

M. Ferland: C'était pour l'entendre. La dernière fois... resté 30 secondes. C'était pour l'entendre.

Le Président (M. Bergman): Je vous donne le 30 secondes de temps.

M. Ferland: Ah! merci beaucoup. Bon, merci, M. le Président. MM. Gascon et Lavallée, félicitations pour votre présentation, pour votre mémoire, puis surtout votre projet, puis cette nouvelle technologie là. Comme M. le Président dit, l'Ungava, je peux peut-être trouver des solutions pour l'alimentation électrique, O.K., avec les... Et on pourra s'en reparler après si jamais vous avez des choses. Moi, j'aimerais...

Une voix: ...

M. Ferland: Oui. On en produit en quantité industrielle, mais par contre on n'a pas trouvé non plus la façon de le magasiner. Mais, moi, je suis totalement pour le fait que la ville de Saint-Jérôme et... parce que ça s'inscrit aussi dans la démarche ACCORD, que je connais très bien. Et vous avez développé ce créneau d'excellence là qui, j'imagine, a été reconnu par le gouvernement, et vous allez aussi, comme mon collègue et ce que j'ai entendu autour de la table, avoir tout notre appui dans vos démarches auprès du ministère pour accélérer, là, les autorisations donc que vous recherchez aujourd'hui. Mais, si j'entends Mme la ministre aussi, c'est très favorable, l'accueil là-dessus. Je pense qu'on peut vous le dire, vous êtes au bon endroit, là, là-dedans, et j'ai hâte de recevoir la version, là, électronique de ces véhicules-là.

L'autre chose, vous avez parlé de réglementation et, tout à l'heure, vous avez dit, dans votre exposé, M. Lavallée — c'est ça, le directeur? — en Europe, en France, en Italie, vous vous êtes promené, puis il ne semble pas y avoir de problème, là, c'est... Et, si on le fait là-bas, c'est-u parce que... J'imagine, c'est à cause de nos règles, de nos lois, de nos... Qu'est-ce c'est qui est compliqué, là, pour... Si on se promène là-bas...

M. Lavallée (Pierre): Bien là, vous m'amenez sur un autre terrain. Ce qu'il faut savoir ici, c'est que, quand on discute, nous, on est toujours à la SAAQ, la Société de l'assurance auto du Québec. Ça, c'est la police d'assurance

qui, en même temps, gère le risque. Dans plusieurs autres pays, la situation ne se présente pas comme ça, et j'avoue que, nous, ici, là, quand on vient pour mettre un véhicule sur la route, ça peut nous prendre un an, un an et demi, alors que nos collègues américains ou européens, eux autres, c'est comme une lettre à la poste. Alors, c'est sûr que... On n'est pas là pour se plaindre, là, mais le fait d'avoir la ministre qui propose des projets pilotes puis qui va dans le respect de l'environnement, c'est sûr que ça va nous donner une poigne de plus quand on va se présenter à la SAAQ pour dire: Écoutez, là, c'est correct, là, mais, si on veut qu'il se passe de quoi dans l'environnement puis si on veut voir des nouvelles technologies, il va peut-être falloir que vous soyez collaboratifs aussi. Alors, c'est sûr que là-dessus il y a une ligne à tracer, et, moi, pour m'être frappé le nez si souvent aux portes de la SAAQ, je me permets de le dire, là, c'est un frein au développement, ces gens-là, et il faut se le dire ici.

M. Ferland: ...c'est pour cette raison que je vous ai amené sur ce terrain-là, je pense que... Et vous allez avoir tout notre appui là-dedans au niveau des parlementaires, en tout cas en ce qui nous concerne, dans cette démarche-là.

M. Gascon (Marc): Je rajouterai là-dessus: Ce qui est particulier, c'est qu'en plus, pour la ville de Saint-Jérôme, qui est reconnue comme ville pilote justement pour faire les tests de transport terrestre avancé, on se dit, nous, dans la mesure où le gouvernement ou la SAAQ nous reconnaît comme ville pilote, devrait justement faire en sorte... parce qu'on n'a pas gagné ça... On a gagné nos lettres de noblesse justement en faisant la preuve que le travail que nous avons fait depuis de nombreuses années a été bien fait et de façon conséquente, et on se dit: Bien, quand on est reconnu comme ville pilote, on devrait justement avoir les assouplissements nécessaires pour justement mettre ces véhicules... ou tester ce genre de véhicules là sur notre territoire parce que nous connaissons tous les enjeux et les risques en même temps, d'une certaine façon, lorsqu'on met ces véhicules-là sur la route. Or, la ville, elle a cette expérimentation-là depuis nombre d'années, elle a cette expertise-là, elle a même... Je vous dirais que ses employés municipaux utilisent au quotidien des véhicules électriques maintenant. Nous avons la plus grande flotte au Québec. La ville de Saint-Jérôme a une flotte de véhicules toute électrique, donc la plus grande flotte de véhicules électriques au Québec, et même nos employés sont habitués justement à travailler avec ce type de véhicules là. On se dit: Dans la mesure où... dans les échanges que nous avons, tant avec l'Europe...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Gascon (Marc): ...qu'avec d'autres pays, il faudrait que, sur le territoire de la ville de Saint-Jérôme, ce soit aussi possible d'aller plus facilement.

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

M. Gingras: Mon confrère de Drummond avait peut-être une question d'éclaircissement, s'il vous plaît, M. le Président.

M. Schneeberger: Oui. Bonjour, messieurs. Souvent, des fois, quand on essaie de régler des problèmes, indirectement on en crée d'autres. Et puis, une fois, j'ai eu la chance d'écouter un expert justement pour les voitures électriques, et il y avait juste un petit problème qui m'est venu à l'idée, c'est que lui disait que, si, demain matin, toutes les voitures au Québec seraient électriques, il faudrait probablement voir jusqu'à augmenter considérablement ou voir doubler la production électrique au Québec pour pouvoir fournir la demande à toutes les voitures. Est-ce que c'est des allégations qui sont vraies ou c'est erroné complètement?

● (18 heures) ●

Une voix: Vas-y, vas-y, Pierre.

M. Lavallée (Pierre): On a fait des simulations, et beaucoup de simulations. 1 million de véhicules électriques à batterie, ça représentait 3 % de la production d'Hydro-Québec. Bon. Mais ce qui est clair, c'est qu'on ne verra pas ça, parce que le véhicule électrique, là, c'est un véhicule de niche, un véhicule dont l'autonomie est limitée. Actuellement, on est rendus au mieux avec 300 km d'autonomie avec une charge. Et 300 km d'autonomie avec une charge, ce n'est pas assez pour M. et Mme Tout-le-monde. Alors, dans les meilleurs scénarios, on ne pourrait jamais arriver demain matin pour changer les 5 millions de véhicules que nous avons ici. On va parler de parts de marché, on va surtout s'orienter vers les véhicules hybrides électriques. Ces véhicules-là seront des génératrices, comme je vous dis, qui vont prendre du courant puis qui vont en redonner. Alors donc, à ce moment-là, on n'est pas dans la perspective de scénarios catastrophe par rapport à ça. Et je vous dirais que les véhicules électriques, même, sont tellement efficaces — en général, ils sont cinq fois plus efficaces que les véhicules thermiques — donc ils ont un rendement énergétique qui fait en sorte qu'on demande moins. Et généralement on se branche le nuit, puis habituellement, la nuit, la demande est moins forte. Mais, dans les scénarios les plus optimistes, si on arrivait à 500 000 véhicules électriques au Québec d'ici 10 ans, ce serait vraiment énorme.

M. Gingras: On vous remercie beaucoup de votre présence, et au plaisir de se revoir.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, pour une très, très courte question et une très courte réponse.

M. Deslières: Quelques mots, M. le Président, juste pour dire... Je pense que je vais exprimer l'opinion de tous mes collègues, comment est-ce que nous sommes fiers pour vous, pour nous, d'avoir un tel centre au Québec, et on va tout faire pour que le centre connaisse, je suis persuadé, un développement à son maximum. Bien, bravo encore!

Le Président (M. Bergman): Maire Gascon, M. Lavallée, merci pour votre contribution et votre présentation. La Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au mardi 4 décembre 2007, après les affaires courantes, soit vers 11 heures. Bonne fin de semaine.

(Fin de la séance à 18 h 2)