

9 mars 2010

## *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière*

---

# Des impacts inestimés, des bénéfices questionnables

*Commentaires de la FCEI dans le cadre des consultations sur le projet  
de Loi 71 : Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière*

*Audrey Azoulay, Analyste principale des politiques  
Richard Fahey, VP Québec, par intérim*

**L'article 5 du projet de loi 71, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, prévoit une suspension temporaire du permis de conduire pour les conducteurs dont l'alcoolémie se situe au-dessus de 50 mg par 100 ml de sang.**

Si l'importance de la sécurité routière n'est pas contestable, le choix des moyens pour améliorer le bilan routier n'est pas aussi évident. L'augmentation marginale de la sécurité routière ne se trouve pas dans le contrôle des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie se situant dans une fourchette de 50 à 80 mg par 100 ml de sang, mais bien dans le contrôle de ceux qui affichent des taux déjà largement supérieurs au taux actuellement permis. Comprenons-nous bien : les moyens proposés, en visant davantage les consommateurs responsables que les récidivistes et les consommateurs abusifs, mettront certes en valeur les préoccupations du gouvernement auprès de l'ensemble de la population, mais sans offrir à notre avis le bénéfice d'une plus grande sécurité routière et d'une nécessaire prospérité économique, particulièrement en région.

La solution se trouve plus dans l'augmentation de la surveillance policière que dans une réglementation excessive. D'ailleurs, la suspension d'un permis de conduire pendant 24 heures impliquent des coûts directs et indirects qui peuvent s'avérer excessifs pour un conducteur n'ayant pas dépassé une alcoolémie de 80 mg par 100 ml de sang.

Par ailleurs, nous constatons encore une fois qu'une importante modification législative n'a pas été précédée de la publication d'une étude d'impact économique détaillant l'impact forcément négatif qui en découlera sur les PME. Conformément à la *Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif*, nous croyons qu'une analyse d'impact sur les entreprises qui œuvrent dans le domaine de la restauration et des bars, mais aussi dans les industries connexes, est non seulement nécessaire mais aurait dû être divulguée dès la présentation du projet de loi.

Non seulement la réduction de la limite autorisée à 50 mg par 100 ml de sang va d'abord se solder par une augmentation du nombre de sanctions sans une amélioration notable du bilan routier mais, en plus, elle mènera à la diminution de la fréquentation des bars et des restaurants. En effet, l'impact ne se fera pas sentir uniquement sur les ventes d'alcool en tant que telles : de plus en plus de consommateurs, désirant accompagner leur repas d'alcool, resteront tout simplement à la maison

plutôt que de se déplacer dans un établissement licencié. Si les résidents des grandes villes disposent de certaines options pour se dispenser de leur automobile, les autres Québécois situés en région ou en banlieue des grands centres urbains n'ont pas les mêmes alternatives.

Que le gouvernement souhaite assumer ses responsabilités en matière de sécurité routière, cela n'est pas contestable, mais qu'il envisage cette prise en charge par une réglementation qui privilégie la prohibition plutôt que les résultats, cela n'est pas acceptable, ni pour les entrepreneurs du secteur, ni pour les citoyens.

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représente 24 000 entreprises au Québec, dans tous les secteurs d'activité, dont 1565 dans les services de la restauration et les débits de boissons. Concilier les divers enjeux publics à la qualité du climat d'affaires est aujourd'hui plus que jamais impératif dans le contexte actuel caractérisé par une relance économique plus lente qu'anticipée.

La FCEI recommande d'abandonner la disposition de l'article 5 du projet de loi 71 dont la cible correspond très précisément aux consommateurs modérés et responsables. Le Québec n'a pas les moyens d'une réglementation aussi dangereuse pour l'économie et aux effets aussi questionnables sur la sécurité routière. Les données sur le PIB restent peut-être une conception abstraite du point du ministère des Transports, mais les risques de la mollesse économique sur la réalité des Québécois sont très réels.

## Le danger de l'omniprésence étatique

### Le bâton plutôt que la carotte pour les consommateurs responsables

Le poids de l'État dans l'économie est souvent appréhendé dans sa dimension monétaire, avec comme principale mesure la hauteur de son budget. Le poids de l'État se mesure également dans le fardeau réglementaire et administratif, un fardeau dont la reconnaissance est maintenant établie au Québec avec la mise en place depuis 1996 de la *Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif*.

Baucoup reste à faire pour que cette Politique mène dans les faits à une culture législative positive avec la prospérité économique de la province. Cela dit, la FCEI se réjouit que les principes de cette Politique soient maintenant posés, car cela soumet l'État à un arbitrage équilibré entre les avantages et les inconvénients de toute mesure ou restriction réglementaire. Il est toujours plus tentant pour les autorités publiques d'user le bâton plutôt que la carotte, d'insister sur les moyens plutôt que sur les résultats. Il se trouve que le bâton est effectivement dans les faits l'instrument privilégié du pouvoir législatif, même lorsqu'il s'adresse aux meilleurs sujets à la responsabilisation. La suspension du permis de conduire pour 24 heures est une sanction qui tombe très précisément dans ce cas de figure avec, en prime, une aspiration à la morale qui nous apparaît contestable pour un État qui se veut contemporain.

La FCEI est plus connue pour représenter les entrepreneurs que pour défendre la liberté individuelle des consommateurs. Cependant, la disposition du PL interdisant de conduire une automobile avec une alcoolémie inférieure à 80 mg par 100 ml de sang s'inscrit parfaitement dans la fâcheuse tendance de l'État à concevoir l'individu du point de vue de ses mauvaises habitudes. Après la vidéosurveillance, la cigarette, la malbouffe, après la *Charte québécoise pour une image corporelle saine et diversifiée*, le gouvernement propose aujourd'hui de se pencher sur le verre de vin.

La FCEI est ici pour faire valoir les risques sur la restauration et les secteurs connexes ainsi que le dynamisme des économies locales. À la défense des entrepreneurs et de la liberté d'entreprendre, la FCEI est à l'affût des risques inhérents à l'envahissement étatique.

## Paternalisme inutile

Personne ne veut mourir sur la route. Tout le monde confirme et signe en faveur de saines habitudes de vie. Il convient de trouver des solutions à ces enjeux de sociétés. Cependant, le gouvernement ne peut pas endosser ce type d'enjeux –si ces enjeux sont effectivement sous sa responsabilité– en infantilisant les citoyens car c'est prendre la direction d'une réglementation déresponsabilisante.

Suspendre le permis de conduire n'est pas une simple mesure administrative : cela a également un contenu punitif. Cette mesure envoie comme signal que les citoyens ne sont plus responsables de leurs propres actes puisque «l'État s'en occupe». Elle fait partie des mesures qui finissent donc à déresponsabiliser les individus face à leur comportement.

Nous pensons qu'il faille utiliser des mesures coercitives lorsqu'il s'agit d'une nuisance significative, comme celles causées par les consommateurs abusifs. L'objectif doit être d'éviter les accidents liés à l'alcool et non pas de pénaliser les gens qui consomment de l'alcool de manière responsable. En remettant en question le mode de consommation de l'ensemble de la société, ce resserrement semble ainsi être plus choisi au nom de la morale qu'au nom de la sécurité.

Cette mesure nous inscrit fatalement dans un cercle vicieux car, devant ce paternalisme ambiant, il faudra toujours chercher une progression dans de nouvelles mesures punitives. Ce n'est pas parce que les intentions sont légitimes que les moyens le sont tout autant. Nous nous interrogeons sur l'efficacité de la mesure. Entendons nous bien : la FCEI encourage et soutient le gouvernement dans sa volonté d'améliorer la sécurité routière. Mais la FCEI ne peut pas soutenir des mesures accrochées aux mauvaises cibles. Si toute restriction réglementaire présente nécessairement un coût économique, le Québec n'a pas les moyens d'une réglementation qui ne soit pas placée sur les priorités, en l'occurrence, ici, les consommateurs abusifs et les récidivistes.

Le 2 décembre dernier, le ministère des Transports a renforcé les sanctions pour ce groupe de consommateurs. Pourquoi s'obstiner aujourd'hui avec une mesure visant les consommateurs responsables ? La majorité des conducteurs impliqués dans des accidents mortels liés à l'alcool ont un taux d'alcoolémie supérieur à 10 mg par 100 ml de sang. C'est le comportement de ce groupe d'individus qu'il faut changer. Nous ne pensons pas que la pénalité qui sera appliquée aux conducteurs ayant un taux d'alcoolémie inférieur à 80 mg par 100 ml de sang sera dissuasive pour les consommateurs abusifs. Rendre plus crédible l'application effective des sanctions déjà prévues sera bien plus efficace.

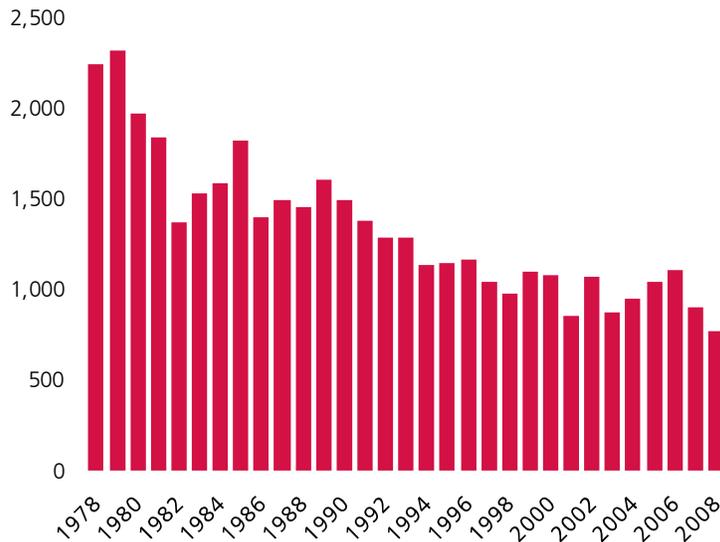
D'aucuns affirmeront que la conduite avec un taux d'alcoolémie de 50 mg par 100 ml de sang est interdite en vertu des codes de la route dans différentes provinces canadiennes. Nous ne sommes pas convaincus que le Québec réglera son problème en adoptant une mesure similaire. Il est impossible de vérifier l'efficacité de ces mesures. Au mieux, son efficacité se mesurera dans les conséquences d'une approche prohibitive et dans l'envoi d'un signal de crainte. La mesure est dite administrative et ne concerne que le code de la route, mais on se rapproche tout de même d'une éventuelle criminalisation de la consommation modérée de l'alcool. Le Québec ne devrait pas avoir honte d'emprunter d'autres chemins.

## Bilan routier et habitudes de consommation : le Québec est raisonnable

Le bilan routier du Québec s'améliore. Le nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels ne cesse de diminuer depuis les 30 dernières années. En 2008, le Québec affichait le plus petit nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels de son histoire. Certes, il s'agit toujours de 772 cas de trop et les moyens pour continuer cette amélioration doivent être aussi précis et aussi divers que le sont les causes. Cette précision est de plus en plus requise avec l'amélioration du bilan routier au fil des années.

Figure 1

### Nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels, Québec

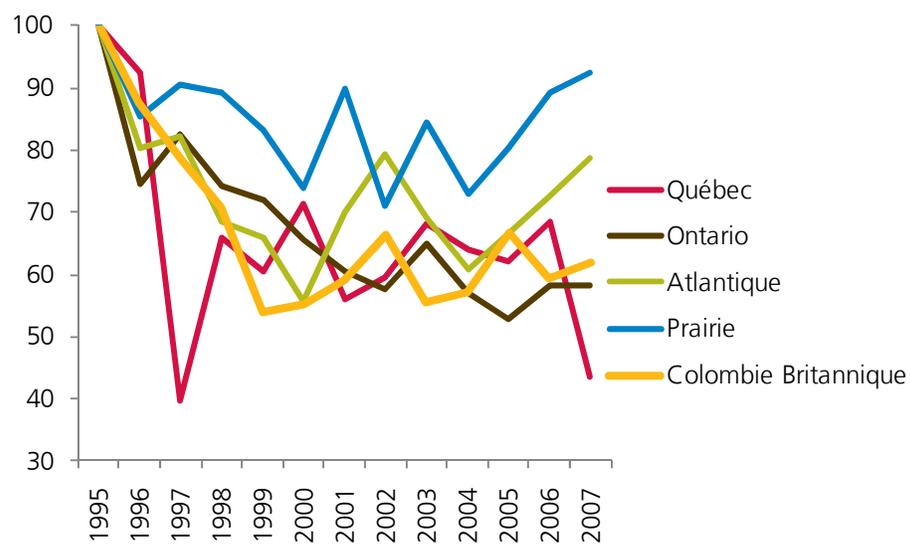


Source : Société de l'Assurance Automobile du Québec

Selon la Traffic Injury Research Foundation, le nombre de morts avec ivresse est passé au Québec de 255 en 1995 à 111 en 2007, soit une diminution de 56 %. À ce chapitre, le Québec affiche des résultats similaires à ceux de l'Ontario mais nettement plus positifs par rapport aux provinces atlantiques ou dans les Prairies, des régions où le bilan semble s'améliorer plus difficilement. Mais la *donnée qui tue* vient de la SAAQ : 6 % des accidents de la route concernent des individus avec un niveau inférieur à 80 mg par 100 ml de sang contre 82 % avec des taux d'alcool supérieur à 80 mg par 100 ml.

Figure 2

### Nombre de morts sur la route avec ivresse



Source : Traffic Injury Research Foundation

Tableau 1

**Consommation abusive\* d'alcool, provinces et les territoires**

	2003	2005	2007	2008
	%			
Ontario	16.2	16.8	16.4	15.5
Colombie-Britannique	13.6	16.8	14.4	15.5
Île-du-Prince-Édouard	18.2	17.8	20	16.5
<b>Canada</b>	<b>16.6</b>	<b>17.3</b>	<b>17.2</b>	<b>16.7</b>
Québec	16.7	16.8	17.3	17.3
Alberta	17.5	17.9	18.9	17.6
Saskatchewan	17.6	19.8	18.9	18.8
Nouveau-Brunswick	20.4	19.3	19.6	19.4
Manitoba	17	17	18.9	19.6
Nouvelle-Écosse	20.1	19.6	21.6	20.6
Terre-Neuve-et-Labrador	24.5	24.5	24.8	22.3
Territoires du Nord-Ouest	30.3	25.2	29.8	23.5
Territoire du Yukon	24	22	26.4	24
Nunavut	20.3	21.7	19.5	25.1

\* Personnes de 12 ans et plus qui ont déclaré avoir bu 5 verres ou plus d'alcool en une même occasion, au moins une fois par mois dans les derniers douze mois.

Source : Statistique Canada

Dix sept pour cent des québécois de plus 12 ans ont déclaré en 2008 avoir consommé 5 verres ou plus d'alcool en une même occasion, au moins une fois par mois dans les derniers douze mois. Ceci correspond grosso modo depuis 2003 à la moyenne canadienne. On pourrait souhaiter que cette consommation dite «abusive» soit moindre.

Cela dit, une comparaison interprovinciale des ventes de boissons alcoolisées apporte une indication supplémentaire sur les habitudes de consommation des québécois : la consommation d'alcool est, au Québec, beaucoup moins portée sur les alcools forts que sont les spiritueux, et beaucoup plus portée sur celle des vins, consommation de vins qui s'accompagne plus souvent qu'autrement d'un repas. En dollars, les Québécois consomment 50 % de moins de spiritueux et 43 % de plus de vins comparativement à la moyenne canadienne. Cette comparaison en dollar comporte des limites, mais l'écart est suffisant pour pondérer la consommation d'alcool des québécois d'un caractère plus modéré.

Tableau 2

### Ventes de boissons alcoolisées par habitant de 15 ans et plus Au 31 mars 2008

	Bière	Vin dollars	Spiritueux	Total
Canada	315.8	198.2	173.8	687.9
Terre-Neuve-et-Labrador	454.8	100.5	273.2	828.5
Île-du-Prince-Édouard	316.7	114.7	219.4	650.8
Nouvelle-Écosse	354.4	130.7	233.8	718.9
Nouveau-Brunswick	366.5	108.7	163.7	638.9
<b>Québec</b>	<b>360</b>	<b>283</b>	<b>90.9</b>	<b>734</b>
Ontario	281.2	172.2	173.2	626.6
Manitoba	265.2	117.8	224.8	607.7
Saskatchewan	295.2	81.5	238	614.7
Alberta	319.8	166.9	229.1	715.8
Colombie-Britannique	315.4	240.6	222.8	778.8
Yukon	601.5	236.9	373.4	1 211.7
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	429.4	123.3	371.9	924.6

Source : Statistique Canada

Une dernière donnée mérite d'être mentionnée :

11 % des Québécois déclarent connaître une victime non coupable d'ivresse au volant, contre 21 % en Ontario, 26 % dans les provinces atlantiques, 26 % également dans les Prairies et 23 % en Colombie-Britannique.

11 % des Québécois déclarent connaître une victime coupable d'ivresse au volant, contre 17 % en Ontario, 16 % dans les Provinces atlantiques, 22 % également dans les Prairies et 20 % en Colombie-Britannique.

Ces chiffres ne font pas nécessairement du Québec la province la moins meurtrie par l'alcool au volant. Cependant, ils mettent en perspective l'impératif qu'ont peut-être ressenti les autres provinces à instaurer une mesure administrative envers les consommateurs modérés.

## Restauration et économies locales

Le secteur de la restauration commerciale est constitué des restaurants, des brasseries, des tavernes, des bars de même que des traiteurs sociaux et des traiteurs à contrat.

En 2008, ce secteur a contribué au PIB du Québec à hauteur de 4 milliards de dollars et permet l'emploi de 192 000 travailleurs, 55 % se trouvant dans le secteur de la restauration à service complet. Le secteur de la restauration et des débits de boisson compte pour 25 % du PIB de l'ensemble de l'industrie bio-alimentaire du Québec. Il s'agit d'un secteur non négligeable dans l'économie et dont il convient, selon la FCEI, d'encourager la croissance.

Les «bonnes petites tables» du Québec font aussi la réputation de la province. Encourager la progression de cette industrie, c'est aussi multiplier les chances de faire du Québec un repère gastronomique, et c'est donc en encourageant le rayonnement culturel. La FCEI croit au rôle des restaurateurs dans les ambitions culturelles et touristiques de la province. La FCEI appelle le ministère des Transports à admettre les effets négatifs d'une «simple mesure administrative» sur l'économie et le dynamisme des localités.

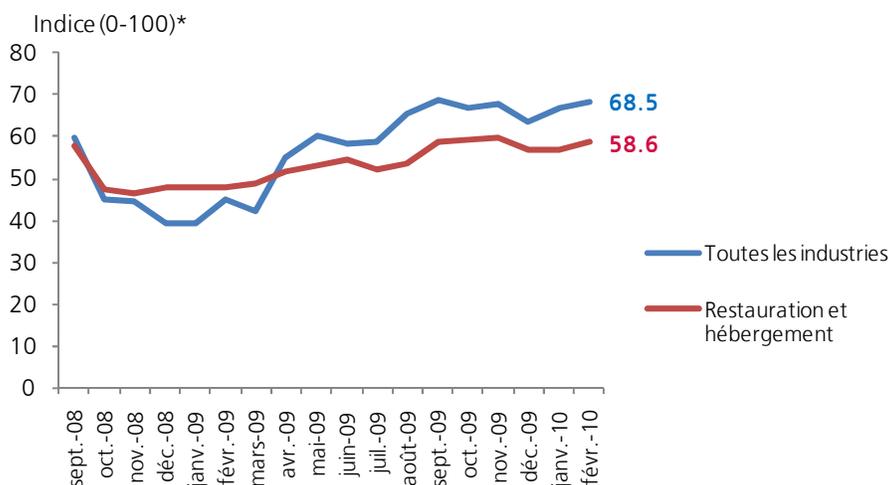
La mesure administrative présentera possiblement un impact limité sur les tenanciers de bars. Par contre, l'impact sera beaucoup plus significatif pour les restaurants à service complet<sup>1</sup> pour qui les marges de vente d'alcool permettent souvent de compenser la faiblesse des marges associées à la vente de nourriture.

Sans comparer les marges bénéficiaires, la consommation d'alcool est souvent complémentaire à l'achat d'un menu. Conséquemment, l'attrait de nombreux restaurants diminuera considérablement dans le cas où la consommation de vin est trop restreinte et impliquerait un risque trop sévère du point de vue consommateur pour un simple repas. Les Québécois vont privilégier la maison pour ce type d'activité.

L'indice du Baromètre mensuel des affaires de la FCEI, une mesure de la confiance des entrepreneurs, montre dans le secteur de la restauration et de l'hébergement une confiance qui se redresse depuis le creux de 2008 mais qui reste en retrait de la moyenne des autres industries, ce qui semble signaler une confiance encore fragile. La FCEI vérifiera au cours des prochains mois la tendance de cet indice, mais nous craignons que cet écart soit structurel et qu'une mesure telle que celle proposée à l'article 5 du projet de loi 71 ternisse davantage l'optimisme des entrepreneurs du secteur.

Figure 4

### Indice du Baromètre des affaires de la FCEI Confiance des entrepreneurs



\* p. ex. : Indice de 50 = équilibre entre les attentes plus fortes et les attentes plus faibles

Source : Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

À côté de l'impact sur les secteurs de la restauration et de l'hébergement, il faut aussi prendre en compte l'impact induit sur les industries connexes, telles que celles de l'art, de la culture et des loisirs, des industries dont l'activité est fondamentale pour le dynamisme des économies locales et qui s'avèrent souvent des biens complémentaires à la consommation de services de restauration.

Ainsi, nous croyons que l'analyse d'impact économique, dont la réalisation et la diffusion serait bienvenue de la part du ministère des Transports, devrait aussi couvrir les entreprises précitées.

<sup>1</sup> Les restaurants à service complet représentent 43 % des 18 400 établissements du secteur de la restauration au Québec.

Brimer les activités des économies locales, c'est brimer la petite entreprise. La FCEI est d'avis que les conditions d'affaires globales des entrepreneurs du Québec en général et des restaurateurs en particulier sont beaucoup trop faibles pour tarir aussi subrepticement leurs activités.

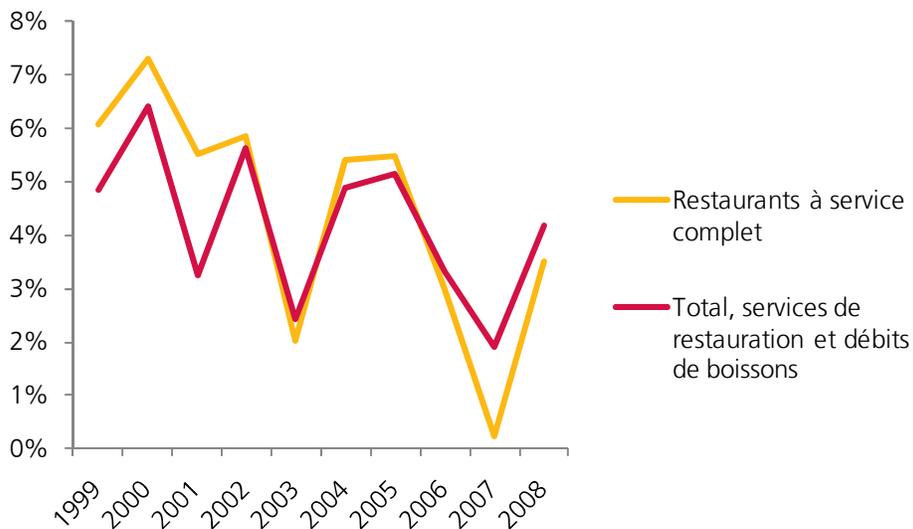
Nous invitons le gouvernement à s'interroger sur la contribution particulière des restaurants et des bars dans la vitalité et le dynamisme des villes. Nous invitons en particulier le gouvernement à reconnaître les efforts monumentaux nécessaires à un entrepreneur pour faire survivre et croître un restaurant.

La problématique est accentuée pour les personnes ayant difficilement accès à des alternatives de transport, en région comme dans les banlieues des grands centres urbains. Il est évident que la consommation d'un verre de vin les placera dans l'éventualité d'une pénalité qui ne sera nullement vue comme une simple mesure administrative mais comme un risque qu'elles ne pourront pas prendre. En effet, le retrait du permis pendant 24 heures représente potentiellement une journée de travail en moins et des difficultés coûteuses dans l'organisation familiale.

De plus, les restaurants à service complet sont souvent les premiers pénalisés par la prudence des consommateurs en période de ralentissement économique. D'ailleurs, les données montrent clairement la tendance à la baisse de la croissance des ventes des restaurants depuis 2000.

Figure 5

### Ventes, secteur de la restauration Croissance annuelle en %



Source : Statistique Canada

De nombreuses fermetures ont été constatées dans le secteur au cours des deux dernières années, les restaurants avec service complet étant le plus en difficulté. Il s'agit d'un secteur où les entrées et les sorties d'entreprises sont naturellement nombreuses.

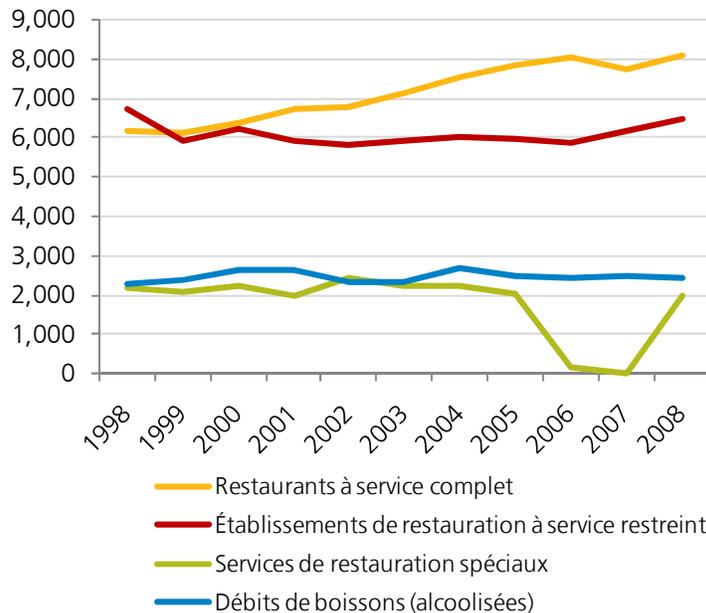
Si le nombre de restaurants à service complet a affiché une belle progression au cours des 10 dernières années, il semble que cette progression fait une pause depuis 2007, alors le nombre des restaurants à service restreint augmente rapidement.

Une mesure qui interdit l'achat d'une bouteille de vin frapperait principalement le secteur des restaurants à service complet. Le secteur de la restauration est possiblement en cours de consolidation. La mesure proposée dans l'article 5 du projet de Loi 71 n'est pas introduite à une période adéquate.

Elle risquerait de provoquer une consolidation en défaveur des établissements les plus propices à contribuer à la progression économique et au développement culturel des localités.

Figure 6

### Nombre d'établissements, secteur de la restauration



Source : Statistique Canada

Par ailleurs, le secteur de l'hébergement et des services de restauration concerne aujourd'hui 230 000 employés au Québec se voient verser les salaires hebdomadaires les plus faibles parmi les différentes industries. Il s'agit de compétences peu transférables d'un secteur à l'autre ou d'emplois dont la flexibilité des horaires est importante pour certains travailleurs. Près d'un quart des employés rémunérés au Québec au taux du salaire minimum viennent du secteur de l'hébergement et de la restauration. Il nous semble qu'il faille porter attention à l'impact d'une nouvelle réglementation sur des secteurs d'activité aux conditions *vulnérables*.

## Recommandations de la FCEI

Il n'y a pas de fatalité : il est possible de diminuer le nombre de morts sur la route sans pénaliser les conditions d'affaires d'un secteur important. Limiter les effets sur l'industrie est impératif dans le contexte économique actuel. Il est également impératif de rester cohérent avec les ambitions et les responsabilités économiques du gouvernement.

### Recommandation #1

#### Augmenter la crédibilité du Code de la route vis-à-vis des conducteurs les plus dangereux

La sécurité routière souffre probablement plus d'une probabilité insuffisante que les conducteurs dangereux soient sanctionnés que du comportement des consommateurs responsables. Les sanctions relatives à l'alcool au volant ne sont pas a priori moins sévères au Québec qu'ailleurs. Réaffirmer la fermeté des autorités dans l'application des sanctions déjà existantes présenterait certainement un effet dissuasif sur les consommateurs abusifs.

D'ailleurs, l'annonce du 2 décembre 2009<sup>2</sup> renforçant les mesures contre l'alcool au volant aurait été, selon la FCEI, une belle occasion pour le ministère des Transports d'envoyer dans des communications plus visibles un message de fermeté des autorités face à la conduite avec facultés affaiblies.

Il y a un avis plutôt bien partagé sur la nécessité d'augmenter la présence policière pour véritablement améliorer la sécurité routière. Si des individus conduisent encore aujourd'hui avec des facultés affaiblies, c'est peut-être parce qu'ils évaluent trop souvent que les risques d'être pénalisés sont faibles. Il faut donc d'abord travailler sur la bonne application des mesures en place. C'est possiblement là où le bât blesse.

- Augmenter les campagnes de promotion par un exercice de communication du ministère des transports plus ciblé et plus efficace, par exemple en renforçant son action dans les établissements d'éducation afin de sensibiliser les futurs ou les plus jeunes automobilistes.
- Augmenter la présence policière afin que les sanctions déjà existantes soient appliquées de manière plus effective sur les conducteurs avec facultés affaiblies.
- Augmenter les pénalités pour les récidivistes à haut niveau d'alcoolémie - Confisquer l'automobile de l'individu.

### Recommandation #2

#### Privilégier la responsabilisation des automobilistes

Les consommateurs modérés sont souvent les plus prudents face aux dangers de la route.

La FCEI propose au gouvernement d'appliquer à cette catégorie d'individus des mesures plus responsabilisantes. Par exemple, le ministère des Transports pourrait proposer un ensemble de mesures d'information pour augmenter la distribution et/ou la vente de kits de mesure d'alcoolémie en collaboration avec les établissements servant des boissons alcoolisées, afin de développer une culture « Passez le volant ». Le fait que les gens connaissent leur alcoolémie, même à un niveau inférieur à 80 mg par 100 ml de sang va aussi inciter les automobilistes à réduire leur vitesse et à montrer une prudence accrue. Les automobilistes du Québec ne sont pas tous irresponsables.

---

<sup>2</sup> Communiqué de la SAAQ - Alcool au volant et délit de fuite - Renforcement des sanctions, 2 décembre 2009  
[http://www.saaq.gouv.qc.ca/salle\\_presse/commJo.php?GUID=0443a4669192fa194ba7f8cc43e11ae5](http://www.saaq.gouv.qc.ca/salle_presse/commJo.php?GUID=0443a4669192fa194ba7f8cc43e11ae5)

Nous invitons également le gouvernement à développer les activités telles que celles proposées par l'Opération Nez Rouge dont la pertinence est tous les ans toujours plus confirmée.

Une attitude de responsabilisation mènera à des résultats plus progressifs mais qui seront certainement plus durables que ne le seront des mesures coercitives. Celles-ci vont être d'une efficacité incertaine puisqu'elles s'adressent à des consommateurs modérés, tout en invitant les autorités à mettre en place dans l'avenir une réglementation toujours plus renforcée.

### **Recommandation #3**

#### **Suivre la Politique sur l'allègement réglementaire**

Aucun ministère n'est a priori dispensé de suivre la Politique sur l'allègement administratif et réglementaire.

La FCEI recommande au ministère des Transports de réaliser et de diffuser l'étude d'impact requise par cette Politique avant d'aller de l'avant avec l'article 5 du projet de loi 71.

## **Conclusion**

La conjoncture n'est pas rétablie et la reprise annoncée est aussi incertaine que fragile. La FCEI est d'avis que le Québec se trouve dans une crise du développement et que les enjeux du Québec placent la croissance de l'activité économique aux premiers rangs des priorités. Dans ce contexte, toute mesure minant le dynamisme d'un secteur d'activité doit être re-questionnée en faveur d'une avenue alternative.

Les instances ministérielles doivent de plus faire preuve d'une cohérence augmentée avec les objectifs gouvernementaux : le manque d'intégrité entre les diverses tentacules publiques est coûteuse d'un point de vue économique. Le développement économique a également besoin d'être sécurisé. Il en va très précisément de la capacité future du gouvernement à assurer ses fonctions essentielles.

La mesure proposée par l'article 5 du projet de loi 71 s'inscrit dans une approche prohibitive. Ce n'est pas en réduisant la liberté individuelle des consommateurs responsables que le gouvernement peut prétendre une action politique durable. Très peu d'accidents ayant l'alcool en cause se situent entre 50 et 80 mg par 100 ml de sang.

Selon la SAAQ, 6 % des accidents concernent des individus avec un niveau inférieur à 80 mg par 100 ml de sang contre 82 % avec des taux d'alcool supérieur à 80 mg par 100 ml de sang. Avec cette mesure, les individus modérés et raisonnables tombent dans la catégorie des consommateurs dangereux. C'est exagéré, surtout dans le contexte où l'augmentation de notre performance économique est impérative. Nous n'avons pas les moyens de réglementation à la fois inutile pour la sécurité routière, paternaliste du point de vue des individus et pénalisante pour les économies locales.

Nous pensons donc que le gouvernement fait fausse route.