

Québec, le 3 mars 2010

Madame Danielle Doyer  
Présidente  
Commission des transports et de l'environnement  
Édifige Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires, 3<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1A 1A3

**Objet : Projet de loi n<sup>o</sup> 71 – Loi modifiant de nouveau le Code de la  
sécurité routière et d'autres dispositions législatives**

Madame la Présidente,

Dans le cadre de son mandat, le Protecteur du citoyen prend connaissance de l'ensemble des projets de loi présentés à l'Assemblée nationale. Lorsqu'il l'estime nécessaire, il intervient en vertu de l'article 27.3 de sa loi constitutive, qui lui confère le pouvoir d'appeler l'attention d'un dirigeant d'organisme ou du gouvernement sur les réformes législatives, réglementaires et administratives qu'il juge conformes à l'intérêt général.

C'est ainsi que j'ai examiné le projet de loi n<sup>o</sup> 71, présenté par la ministre des Transports le 3 décembre 2009. Ce projet de loi, qui vise notamment à donner suite à certaines recommandations du deuxième rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, déposé le 30 novembre 2009, introduit un ensemble d'ajouts et de modifications au Code de la sécurité routière (L.R.Q. chapitre C-24.2, ci-après le Code).

Comme l'a recommandé la Table québécoise de la sécurité routière, le projet de loi introduit la suspension administrative du permis de conduire pendant 24 heures pour les conducteurs ayant une alcoolémie de 50 mg pour 100 ml de sang. Ce projet de loi modifie aussi le Code afin d'imposer une interdiction totale d'alcool dans l'organisme à tout conducteur de 21 ans ou moins.

Le projet de loi hausse les amendes (l'amende minimale passant de 300 \$ à 1000 \$) et prévoit une suspension immédiate du permis de conduire et une saisie du véhicule pendant 7 jours – 30 jours en cas de récidive – pour une course de rue avec un autre véhicule ou pour le fait de s'agripper à l'extérieur d'un véhicule en mouvement (*car surfing*) ou de le tolérer.

Je tiens à donner mon appui à ces nouvelles dispositions qui, je l'espère, permettront de réduire les risques d'accident, entre autres pour le groupe d'âge des 16 à 24 ans, surreprésenté dans les statistiques des accidents de la route au Québec.

Parmi les nombreuses autres modifications au Code, l'une a particulièrement retenu mon attention. Il s'agit d'une dérogation potentielle à l'obligation de faire précéder les souffleuses à neige de 900 kg et plus, dans les milieux résidentiels où la vitesse maximale est de 50 km/h ou moins, d'un surveillant à pied lors d'opération de déneigement (art. 497 du Code).

En effet, l'article 44 du projet de loi propose qu'une municipalité puisse dorénavant, par règlement, autoriser le surveillant qui précède une souffleuse à neige (dont la présence est requise en vertu de l'article 497 du Code) à circuler à bord d'un véhicule routier plutôt qu'à pied, sur tout ou partie d'un chemin dont l'entretien est à sa charge.

Ce pouvoir de dérogation accordé aux municipalités me surprend, d'autant que l'article 32 du projet de loi vient justement ajouter l'obligation pour le surveillant précédant les souffleuses à neige de plus de 900 kg de circuler à pied, lors des opérations de déneigement des chemins publics dans les milieux résidentiels où la vitesse permise est de 50 km/h ou moins. Pourquoi alors donner aussitôt la possibilité aux municipalités d'y déroger?

Comment concilier cette façon de faire avec la recherche de sécurité pour les piétons, objectif évident du surveillant à pied? Peut-on être assuré qu'un surveillant à bord d'un véhicule sera tout autant en mesure de localiser les piétons (et notamment les enfants jouant aux abords de la rue) qu'un surveillant à pied, et ce, tout en conduisant? À la lumière de l'enquête publique en cours du coroner M<sup>o</sup> Luc Malouin, sur les décès de piétons survenus lors d'opérations de déneigement, je considère que les dérogations aux mesures visant à assurer la sécurité devraient être rares et, le cas échéant, encadrées de façon serrée.

Les raisons justifiant cet ajout aux pouvoirs réglementaires des municipalités prévus à l'article 626 du Code ne sont pas claires. Selon certaines informations obtenues, cette disposition répondrait à une demande des municipalités, qui désirent ainsi pouvoir déroger à l'obligation faite à l'article 497 du Code. L'un des motifs invoqués pour cette dérogation serait la possibilité de diminuer ainsi les coûts du déneigement. Je me demande toutefois comment le fait de permettre à un surveillant de circuler à bord d'un véhicule routier plutôt qu'à pied peut réellement faire diminuer les coûts. Y aurait-il d'autres motifs et, si oui, lesquels?

Il est vrai que pour certaines artères, l'obligation de faire précéder une souffleuse à neige d'un surveillant à pied pourrait s'avérer peu utile. Je constate cependant que ce nouveau pouvoir réglementaire accordé aux municipalités n'est encadré d'aucune façon et que les règlements en découlant ne seront pas assujettis au pouvoir de désaveu du ministère des Transports, contrairement aux règlements municipaux concernant les limites de vitesse et la circulation de véhicules hors route (art. 626, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas, du Code).

Considérant que ce sujet concerne la sécurité routière dans les milieux résidentiels, je recommande que le nouveau pouvoir réglementaire concernant les souffleuses à neige prévu à l'article 44 du projet de loi soit assujetti au pouvoir de désaveu de la ministre des Transports et que les citoyens soient correctement informés des motifs de procéder ainsi.

Dans un autre ordre d'idée, le projet de loi introduit la possibilité pour le gouvernement de rendre obligatoire, par règlement, le port du casque protecteur pour les cyclistes de 12 ans ou moins. Tout en étant bien entendu sensible à l'avantage du port du casque pour la sécurité à vélo, je m'interroge sur la limite d'âge établie pour l'obligation de le porter – le port du casque n'est-il pas bénéfique à tous? – ainsi que sur l'applicabilité d'un éventuel règlement. La loi, en effet, ne prévoit aucune disposition pénale relative à un tel règlement, et aucun pouvoir réglementaire d'imposer des pénalités en cas d'infraction à cette obligation.

Si l'on souhaite que des amendes puissent être imposées en cas de non-respect de l'obligation prévue par règlement, la loi devrait aussi prévoir que le gouvernement détermine par règlement si le non-respect de l'obligation du port du casque constitue une infraction et le montant des amendes conséquentes. En outre, puisque nul ne peut être poursuivi pour une infraction qu'il a commise alors qu'il était âgé de moins de quatorze ans (art. 5 du Code de procédure pénale), on peut se demander à qui serait remise la contravention

en cas de non-respect de cette obligation, par exemple par un enfant de 10 ans ayant retiré son casque une fois hors de portée de ses parents. Ce sont là des questions auxquelles le projet de loi ne me semble pas répondre dans sa forme actuelle.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes meilleurs sentiments.

La protectrice du citoyen,



Raymonde Saint-Germain

- c. c. M<sup>me</sup> Julie Boulet, ministre des Transports
- M. Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports
- M. Jacques P. Dupuis, leader parlementaire du gouvernement
- M. Stéphane Bédard, leader parlementaire de l'opposition officielle
- M<sup>me</sup> Sylvie Roy, leader parlementaire du deuxième groupe d'opposition
- M. Michel Boivin, sous-ministre des Transports
- M. John Harbour, président et chef de la direction, Société de l'assurance automobile du Québec
- M. Dany Henley, secrétaire par intérim de la Commission des transports et de l'environnement
- M. Yannick Vachon, secrétaire de la Commission des institutions