



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 10 février 2010 — Vol. 41 N° 43

Consultations particulières sur le projet de loi n° 71 — Loi
modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

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 de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
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 dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 10 février 2010 — Vol. 41 N° 43

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	2
M. Éric Caire	3
Auditions	3
Conseil des chaînes de restaurants du Québec (CCRQ)	3
Document déposé	7
CAA-Québec	13
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)	24
Table québécoise de la sécurité routière	31

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente
Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente
M. Guy Ouellette, président suppléant
M. Patrick Huot, président suppléant

M. André Drolet
M. Etienne-Alexis Boucher
M. Janvier Grondin

- * M. Jean Lefebvre, CCRQ
- * Mme Sylvie Laflamme, idem
- * M. Jacques Riopel, idem
- * Mme Sophie Gagnon, CAA-Québec
- * M. Yvon Lapointe, idem
- * M. Romain Girard, APAQ
- * M. Jean-Marie De Koninck, Table québécoise de la sécurité routière

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 10 février 2010 — Vol. 41 N° 43

Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)

(Onze heures trente-sept minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, À l'ordre, s'il vous plaît! Bonjour, mesdames messieurs. Ayant constaté...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): J'ai commencé. J'ai commencé. Merci.

Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de procéder à une consultation générale et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Bergeron (Verchères) remplace M. McKay (L'Assomption) et M. Bonnardel (Shefford) remplace M. Grondin (Beauce-Nord).

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, nous débiterons sans tarder les remarques... sans plus tarder les remarques préliminaires... avec les remarques préliminaires. Mme la ministre, vous disposez de... Attendez. 7 min 30 s?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): De 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue à tous les membres de cette commission, alors les membres du côté ministériel, les membres de l'opposition.

Je vais vous présenter les gens qui sont à gauche et à ma droite parce que ce sont des personnes-ressources qui pourront répondre aux questions à volonté. Alors, c'est, à ma gauche, Mme Johanne St-Cyr, vice-présidente à la sécurité routière, à la SAAQ, et, à ma droite, Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, chef de service, politiques de sécurité du ministère des Transports.

Alors, je suis très heureuse de participer à cette consultation, Mme la Présidente, sur le projet de loi n° 71, qui modifie de nouveau le Code de la sécurité routière. Le projet de loi n° 71 a été présenté à l'Assemblée nationale le 3 décembre dernier. Il a alors été convenu de tenir cette consultation générale afin de permettre à toute personne ou groupe de s'exprimer. Je rappelle que ce projet de loi découle également des recommandations de la Table québécoise de

la sécurité routière, son deuxième rapport, qu'elle nous a déposé le 30 novembre dernier. Il démontre également la volonté du gouvernement de poursuivre les nombreux efforts consacrés à l'amélioration du bilan routier du Québec.

Particulièrement depuis 2007, des progrès significatifs ont été enregistrés, permettant de renverser la tendance d'un bilan routier qui se détériorait depuis 2001. Ainsi, en 2008, nous avons eu le meilleur bilan routier depuis les 60 dernières années. Alors, on peut compter... c'est la première fois depuis 1948 qu'on est passés sous la barre des 600 décès, soit 557, et ce, malgré l'augmentation constante du nombre de voitures en circulation ainsi que du nombre de kilométrages parcourus. Les résultats de 2009 sont encore partiels, mais ils semblent démontrer également que la tendance à la baisse du nombre de victimes sur nos routes se maintient. Donc, c'est une excellente nouvelle en soi. Alors, évidemment, l'amélioration du bilan est le résultat d'une action concertée de tous les partenaires, alors le MTQ, la SAAQ, les partenaires, les contrôleurs routiers, les policiers au Québec ainsi que tous les partenaires et membres de la Table québécoise de la sécurité routière.

● (11 h 40) ●

Alors, essentiellement, Mme la Présidente, je vais essayer de faire ça court parce que je pense que j'ai... mon discours est comme un peu long pour le temps dont je dispose. Alors, ce qu'il est important de dire, et je pense que tout le monde en convient, c'est que c'est primordial de continuer les actions et les pratiques gagnantes afin de contribuer à la création et au maintien d'une culture de sécurité routière. Alors, on sait tous qu'il faut continuer à informer la population, à la sensibiliser, à la responsabiliser. Il faut que chacune des personnes se sente partie prenante de l'amélioration du bilan. Et il y a eu le travail de tous les partenaires qui a été fait, le travail des policiers, mais il y a eu également les lois précédentes qui nous ont permis d'améliorer ce bilan-là.

Alors, essentiellement, à la suite du dépôt de rapport, voici les mesures qui ont été annoncées, qu'on a annoncées, l'intention de proposer quatre mesures prioritaires que l'on retrouve dans le projet de loi. Donc, la première, c'est une sanction administrative, soit la suspension du permis pour 24 heures pour une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg par 100 ml de sang. Alors, je tiens à préciser que c'est une sanction administrative, donc il n'y a pas de saisie de véhicule, il n'y a de perte de points et il n'y a pas d'amende. C'est un message qu'on envoie, tout simplement, à l'usager pour lui dire: Vous n'êtes pas en état de conduire, donc ce serait préférable, pour 24 heures, de ne pas utiliser votre véhicule, donc de lui retirer le permis pendant 24 heures, tout simplement. Et c'est dans le sens qu'on dit à la population: Quand on consomme de la boisson, on ne conduit pas, tout simplement. Et c'est exactement cette mesure-là que nous avons dans toutes les provinces canadiennes, il n'y a que le Québec qui n'a pas cette mesure-là. Et c'est également le taux qui est en Europe actuellement, dans la presque très grande majorité des pays en Europe, et il y a même des pays qui sont à 0,02. Alors, c'est une tendance qu'on voit partout à travers le monde.

Il y a également la notion de zéro alcool pour les 21 ans et moins, et également des sanctions plus sévères pour les courses de rue et le «car surfing», et enfin la mise à jour des règles de circulation pour les piétons et cyclistes, incluant le pouvoir de réglementer pour obliger le port du casque pour les enfants de 12 ans et moins. Alors, voilà les principales mesures que contient ce projet de loi.

En 2007, l'Assemblée adoptait des mesures plus sévères pour contrer l'alcool au volant en s'attaquant prioritairement aux récidivistes. Parce qu'on entend souvent dire: Il faut s'attaquer aux récidivistes. Et, oui, on s'y est attaqué de façon très importante au cours des deux dernières lois qui ont été passées ici, à l'Assemblée nationale. Maintenant, il ne faut pas négliger non plus les gens qui sont entre 0,05 et 0,08. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on mettrait en place cette mesure-là, parce que quelqu'un qui est entre 0,05 et 0,08, le risque qu'il soit impliqué dans un accident est multiplié de 2,5 à neuf fois. Alors, il s'agit d'un risque qui est non négligeable. Et, c'est ce que je vous disais tantôt, plusieurs administrations imposent déjà ce genre de suspension. On estime également, Mme la Présidente, qu'on pourrait sauver 8 % des décès au Québec et diminuer de 4 % le nombre de blessés graves. Donc, 8 % des décès, ça représente environ 40 personnes qui pourraient être sauvées, 40 vies humaines qui pourraient être sauvées, avec cette mesure-là. Et c'est une réalité, et même ce sont des bilans qui ont été vus dans les pays où on a appliqué le 0,05 actuellement.

Alors, le projet de loi propose alors une suspension immédiate de 24 heures du permis pour les conducteurs. Et c'est important, je pense qu'il faut le dire, parce que souvent les gens pensent qu'on prend le 0,08 puis qu'on le descend à 0,05, alors que le 0,08, c'est une infraction au Code pénal, ce qui n'est pas le cas du tout ici. On parle seulement d'une sanction administrative.

On parle également du zéro alcool pour les conducteurs âgés de 21 ans et moins. Alors, bien qu'ils soient soumis à la règle du zéro alcool pour la période allant, en fait, de... En fait, les jeunes étaient déjà au zéro alcool le temps qu'ils ont leur permis probatoire évidemment. Mais ce qu'il est important de dire, c'est que la proportion de conducteurs âgés de 16 à 19 ans ayant consommé de l'alcool et qui sont décédés dans un accident était malheureusement de 31,4 %. Mais, pour cette même période, de 2003 à 2009, les études qu'on a faites, c'est 44 % des conducteurs âgés de 20 et 21 ans qui sont décédés à la suite d'un accident routier qui avaient une alcoolémie supérieure à 80 par 100 ml, donc 44 % de nos jeunes de 20 à 21 ans, donc c'est presque un sur deux, alors, et 54 % d'entre eux avaient une présence d'alcool dans leur organisme.

Donc, je pense, ça envoie un message très clair qu'actuellement nos jeunes sont protégés le temps qu'ils ont leur permis probatoire. Là où on échappe un peu, c'est que nos jeunes, entre la fin, à 18 ans, lorsqu'ils obtiennent leur permis permanent... Et, vous savez, nos jeunes de 16 à 24 ans représentent 10 % des titulaires de permis, mais ils sont impliqués dans 24 % des accidents, donc c'est une catégorie qui est déjà à risque. Donc, que ce soit l'alcool et la vitesse, ce sont deux facteurs que l'on retrouve évidemment très présents dans cette catégorie-là. Et, quand on pense à 44 % des jeunes de 20 à 21 ans, c'est ce qui nous a incités à passer l'âge de 18 à 21 ans, et ça se fait déjà dans quatre provinces au niveau du Canada.

Alors, c'est essentiellement ces choses-là qui sont importantes, Mme la Présidente, également, pour le «car surfing» et — le «car surfing», puis l'autre c'est comment? — ...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...les courses de rue, alors, évidemment, on a eu quelques exemples au cours des derniers mois, Mme la Présidente, où des jeunes ont perdu la vie suite à des expériences extrêmes — si je puis le dire comme ça — et c'est important pour nous d'envoyer un signal clair que la pénalité en termes de perte de points et les amendes pour ce genre d'infractions seront plus importantes parce que ce qui existait au code actuellement n'était vraiment pas représentatif de la faute qui était commise en termes de responsabilité de conducteur. Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, j'imagine qu'on aura, avec les gens qui viendront nous voir, de très bons échanges.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, je vais gérer le temps au mieux. Je vais donner six minutes au parti de l'opposition officielle. Et, comme, le deuxième groupe d'opposition, il n'y a encore personne, je permettrais une minute d'intervention au député de La Peltrie. Alors, à vous la parole, M. le député de Verchères.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors merci, Mme la Présidente. De toute façon, je tâcherai de faire en sorte de ne pas utiliser complètement les six minutes que vous m'allouez. Je pense que nous sommes ici essentiellement pour entendre les groupes, connaître leurs points de vue, leurs préoccupations, leurs attentes, leurs suggestions, qui, j'en suis convaincu, sauront enrichir notre réflexion. Je veux entreprendre cette consultation et l'étude du projet de loi subséquemment sans a priori. Je veux me laisser l'opportunité de voir, de soupeser les arguments qui nous seront présentés.

C'est un projet de loi qui, pour l'essentiel, n'est pas controversé, mais qui contient plusieurs suggestions, plusieurs dispositions qui sont controversées, qui sont controversables et qui vont certainement amener des opinions divergentes. Et nous aurons, comme parlementaires, à naviguer entre ces opinions divergentes et essayer de prendre les meilleures décisions pour le mieux de la population et pour une amélioration réelle du bilan routier.

Alors, je veux assurer mes collègues de toutes les formations politiques que j'entreprends ces travaux, comme je le signalais tout à l'heure, sans a priori, avec toute l'ouverture et la collaboration dont ils me savent capable. J'ose espérer que je pourrai compter sur la même ouverture et le même esprit de collaboration de la part des collègues de toute formation politique par rapport à ce projet de loi.

J'entendais la ministre, tout à l'heure, faire référence au fait, par exemple, que le Québec est... j'ai toujours un peu... c'est toujours un peu pénible pour moi de dire ça, mais la seule province canadienne à ne pas avoir mis en oeuvre, par exemple, le 0,05. Je veux bien. Vous comprendrez que, de par la philosophie qui anime la formation politique dont je suis membre, je n'ai pas d'emblée d'objection à ce que nous soyons la seule province canadienne à avoir un point de vue différent sur un certain nombre de choses. Bien sûr, si d'autres juridictions adoptent des mesures, il doit y avoir un fondement qui justifie l'adoption de telle mesure. Et nous allons nous pencher sur ces fondements qui semblent justifier, à l'extérieur du Québec, que certaines juridictions aient adopté lesdites mesures. Cela étant dit, peut-être que ces provinces canadiennes ont ajouté à ces mesures des ressources pour s'assurer que lesdites mesures puissent avoir véritablement un effet.

Moi, je m'interroge sur le fait que peut-être nous mettons la charrue avant les boeufs, dans la mesure où il y a un certain nombre de choses qui demeurent non résolues. Par exemple, une journaliste me demandait: Est-ce que vous suggérez qu'on ajoute plus de policiers? Bien, si je voulais répondre de façon un peu simplette, je dirais oui. Mais, si on veut essayer d'examiner la question de façon beaucoup plus détaillée, il y a d'autres solutions qui se présentent.

Nous avons, par exemple, quelques 300 contrôleurs routiers qui sont des employés de la Société d'assurance automobile du Québec, qui pourraient, demain matin, mettre en oeuvre le Code de la sécurité routière pour les véhicules de promenade. Or, ils ne peuvent pas le faire. Pas besoin d'embaucher des gens, là, on a 300 personnes qui sont disposées, qui sont disponibles pour mettre en oeuvre les dispositions du Code de la sécurité routière. Or, pour le moment, ils ne peuvent pas le faire. Et il y a tergiversations, reports d'échéance en échéance de la part du gouvernement, à telle enseigne que cette situation-là n'est pas réglée. Et là on veut ajouter un certain nombre de mesures plus contraignantes sans nous assurer qu'on va pouvoir les faire respecter. Alors, moi, j'aurai des questions à poser là-dessus puis j'aurai besoin d'avoir des réponses pour éclairer les décisions que je devrai prendre comme législateur.

● (11 h 50) ●

Encore une fois, je réitère que j'offre toute mon ouverture, ma collaboration aux groupes qui comparaitront, aux collègues des autres formations politiques parce que j'aimerais que nous abordions ce projet de loi, comme nous avons l'habitude de le faire dans cette commission, sous l'angle... sous un angle non partisan parce que ce qu'il faut viser, c'est évidemment le bien public et l'amélioration du bilan routier.

Alors, bien qu'on ait pu dire ou laisser entendre que nous avons une position... Certes, nous avons historiquement une position sur un certain nombre des propositions qui nous sont formulées, mais nous ne sommes pas fermés, loin de là. Nous ne demandons qu'à être convaincus de la pertinence ou de la non-pertinence des propositions faites par le gouvernement. Une journaliste me demandait: Si vous aviez demain matin, là, à vous prononcer sur l'étude détaillée du projet de loi, vous diriez quoi? Bien, j'ai dit: Il y a une étape préliminaire qui s'appelle la consultation publique, et cette étape préliminaire, pour moi, elle est importante. Ce n'est pas... on ne consulte pas les gens, simplement pour donner une impression de transparence puis faire en sorte de donner un vernis démocratique à l'opération.

Pour moi, ce qui se passe ici, aujourd'hui, est très important. Il y a des groupes qui vont comparaître, il y a des groupes qui nous feront parvenir leurs observations par écrit. Alors, je remercie toutes les personnes et tous les groupes qui ont demandé à être entendus, tous les groupes, les personnes qui nous feront connaître leur position par écrit et je déplore que certaines personnes, certains groupes n'auront probablement pas l'occasion de comparaître devant cette commission, mais je les invite, le cas échéant, à nous faire néanmoins connaître leurs observations, leurs suggestions, leurs recommandations à travers des écrits. Et, sans plus tarder, Mme la Présidente, je vous cède le micro.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, vous êtes de vrais député et ministre, parce que vous avez utilisé tout le temps que vous vouliez et, avant, vous avez dit que vous ne l'utiliserez pas. Alors, bravo, félicitations, autant à la

ministre qu'à vous. Alors, de vrais politiciens que j'ai devant moi. Et, M. le député de La Peltrie, je vous alloue une minute. Je sais que c'est court, mais utilisez-la au mieux.

M. Éric Caire

M. Caire: Je vais faire ça aussi vite que possible, Mme la Présidente. D'abord offrir ma collaboration, moi aussi, à tous les collègues, qu'ils aient une formation politique ou non.

Ce projet de loi là, Mme la Présidente, je pense que, tout le monde, on partage les mêmes objectifs, d'améliorer le bilan routier, d'assurer la sécurité de nos concitoyens, mais je pense que, sur les moyens, on ne s'entend pas. Et je peux vous dire que, en tout cas, moi, en tant que député du comté de La Peltrie, il n'y a pas beaucoup de restaurateurs de mon comté qui accueillent ça très favorablement, il n'y a pas beaucoup de tenanciers de bars qui accueillent ça très favorablement, parce que je pense qu'effectivement — la ministre l'a dit — le citoyen du Québec qui regarde ça se dit: Mais on tire à côté de la cible. Et la démonstration est loin d'être faite que le 0,05 est une solution à un problème, alors que les multirécidivistes, les exemples qu'on a au quotidien de multirécidivistes, de gens qui ont des taux d'alcoolémie exceptionnels dans le sang, avec les conséquences que ça a, bien évidemment, on se dit: Mais, mon Dieu! il me semble que c'est ça, le problème.

En justice, Mme la Présidente, il y a un principe bien important qui dit qu'il doit y avoir justice, mais il doit y avoir apparence de justice. Je pense que ce principe-là s'applique à différentes sphères de l'administration publique, et, pour le citoyen, il n'y a pas apparence que ce projet-là va améliorer la sécurité.

Auditions

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de La Peltrie. Alors, j'accueille les gens du Conseil des chaînes de restaurants du Québec, M. Lefebvre, M. Riopel et Mme Laflamme. Peut-être, d'entrée de jeu, vous présenter, avec les rôles. Alors, bienvenue en commission, nous vous écoutons. Et je dois vous dire que, comme vous êtes le seul groupe cet avant-midi, nous utiliserons le temps comme il était prévu, alors, parce qu'il y a un caucus ici à 1 heure. Alors, vous avez le temps qui vous est imparti, c'est-à-dire 10 minutes. 10 minutes.

Conseil des chaînes de restaurants du Québec (CCRQ)

M. Lefebvre (Jean): Merci, Mme la Présidente. Mesdames messieurs de la commission, bon matin, ou ce qu'il en reste. Mon nom est Jean Lefebvre, vice-président du Conseil des chaînes de restaurants du Québec, le CCRQ, associé à l'Association canadienne des restaurateurs et des services alimentaires, l'ACRSA. Je suis accompagné ce matin de deux opérateurs... Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Pardon.

M. Lefebvre (Jean): Je peux continuer?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui.

M. Lefebvre (Jean): Je suis accompagné de deux opérateurs: Mme Sylvie Laflamme, propriétaire de Cage aux Sports à Repentigny et à Trois-Rivières, ainsi que M. Jacques Riopel, propriétaire de Cage aux Sports à Montréal-Nord et à Lachenaie, Terrebonne. Nous vous remercions, nous remercions les gens de la commission pour le temps accordé afin de présenter notre position.

D'abord et avant tout, qui sommes-nous? Le CCRQ est une association de propriétaires de chaînes de restaurants. Ses membres sont les principales chaînes de restaurants du Québec. À l'intérieur, on retrouve autant des services rapides, avec, sans alcool, avec service, on trouve des bars, des restos-bars, des restos familiaux, ainsi que des restos dits «casuals», et aussi des restos haut de gamme. Certains de nos membres, dans ce projet de loi, sont interpellés et s'y opposent.

Pour vous mettre en situation et établir les balises de notre intervention, la restauration reconnaît l'importance des mesures visant à sécuriser nos routes. Nos gens, une fois leur journée terminée, sont des citoyens comme vous et moi. Ils veulent que les actions soient prises contre ceux qui abusent de l'alcool et prennent le volant. Ils se réjouissent des résultats des mesures mises de l'avant il y a deux ans, à la suite du dépôt du projet de loi n° 42. Nos membres souscrivent à Éduc'alcool, dont nous sommes membres, fondent la formation de leur personnel sur le service responsable de l'alcool constamment, font des efforts en vue de contrôler les abus, s'opposent au calage de l'alcool dans leurs établissements et évitent les promotions encourageant la consommation d'alcool abusive. C'est ça, la responsabilité sociale du commerce de l'alcool dans l'environnement de la restauration, des hôtels et des bars.

L'industrie de la restauration, très brièvement, c'est un joueur économique de premier plan: 10 milliards de revenus annuellement; 20 000 établissements; 250 000 emplois, dont 100 000 pour des gens qui ont moins de 25 ans; 2 milliards de produits achetés annuellement; plusieurs millions de dollars de services achetés annuellement; sans oublier les taxes payées. Brièvement, les impacts de la situation économique sur la restauration en 2009, je ne vous ferai pas un portrait exhaustif, mais on parle de 18 000 pertes d'emplois et de 265 faillites. Il y en aura encore plus, avec le projet de loi n° 71.

Le projet de loi n° 71. Il est important de voir l'impact des mesures décrétées depuis le projet de loi n° 42: projets pilotes des radars, accroissement de la publicité sur l'alcool au volant, hausse de la surveillance sur les routes, pénalités plus sévères pour les contrevenants. Il y a eu des améliorations, avec ces mesures, mais on ne semble pas en tenir compte plus qu'il faut.

La table de la sécurité routière. Il est tout à fait normal que le ministère mette sur pied un groupe comme la table pour réfléchir à un problème et faire des recommandations. Il est cependant tout à fait inacceptable qu'aucune étude d'impact n'ait été menée sur les retombées de leurs recommandations. Il est encore plus inacceptable que les secteurs touchés, comme les restaurants, les hôtels et les bars, n'aient absolument pas été consultés. Ce sont ces gens qui vont subir les impacts du projet de loi, pas les gens de la table, qui n'ont jamais géré un restaurant ou un hôtel de leur vie.

Mme la ministre Boulet, dans sa pharmacie, à Trois-Rivières, n'aurait jamais toléré que des changements dans la vente de médicaments sur les tablettes de sont établissements aient été décrétés sans que l'Ordre des pharmaciens ait été consulté. Et, dans notre cas, pour une industrie de la taille

de la nôtre, on ne l'a pas été, consultés. Le CCRQ fera ses recommandations à la fin des interventions. Je vais passer la parole à Mme Laflamme.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Laflamme.

Mme Laflamme (Sylvie): Alors, bonjour, Mme la Présidente. Mon nom est Sylvie Laflamme, je gère un établissement dans les régions de Repentigny et Trois-Rivières. Pour moi, la formation de mon personnel dans le service responsable de l'alcool est importante. Je suis mère de famille, je ne souhaite pas remettre sur la route des gens ayant trop consommé chez nous. J'ai des enfants, et la sécurité de nos routes est importante pour moi. D'ailleurs, au cours des dernières années, les Cage, leurs dirigeants et leurs employés ont mis beaucoup d'efforts, de temps et d'argent pour inciter leurs clients et amis à une conduite responsable face à l'alcool. Nous avons mené, dans tous nos établissements, plusieurs opérations avec la Sûreté du Québec et d'autres corps de police, comme le programme de conducteur désigné et la diffusion de messages produits par la SQ, exemple S.O.S. raccaptement, commanditaires de Nez rouge et Point Zéro Huit.

Ce ne sont pas les consommateurs responsables qui posent problème, mais bien les récidivistes de l'alcool au volant. J'aimerais qu'on m'explique à propos du type qui a été condamné à cinq ans de prison la semaine dernière pour alcool au volant. Je ne me prononcerai pas sur la sentence, n'étant pas juriste, mais, comme mère de famille, je m'interroge sur le fait que ce monsieur a, si vous me permettez l'expression, péter la balloune au-dessus de 0,08 pas moins de 19 fois. Comment se fait-il qu'après tous ces incidents il était encore au volant de son automobile? A-t-il fallu attendre un accident avant d'agir encore une fois? Cela m'inquiète. C'est sur ces gens qu'il faut mettre l'emphase, pas sur nos clients qui consomment responsablement et se situent entre 0,05 et 0,08. Merci, Mme la Présidente. Je cède la parole à M. Riopel.

M. Riopel (Jacques): Bonjour, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. Riopel, à vous la parole.

● (12 heures) ●

M. Riopel (Jacques): Moi, je n'ai aucune formation politique, je vais lire un petit peu mon texte parce que je suis devant des gens qui sont habitués. Alors, on oublie trop souvent que le restaurant a un rôle important au Québec et un rôle économique et aussi social. C'est un lieu de rencontre pour la famille, pour les affaires, c'est un lieu de rencontre pour les événements — nous, à la Cage aux sports, le hockey, le baseball, le soccer — c'est un lieu de rencontre pour des gens qui veulent juste avoir un peu de plaisir. C'est vrai à Montréal, c'est vrai à Québec et c'est aussi vrai en région. Même dans les petites localités, il n'y a pas moins de ce qu'on appelle les petits restaurants du coin où les gens vont s'amuser. Si on parle un petit peu de tourisme, ces dernières années, on a mis l'emphase sur le tourisme, avec les régions comme la Gaspésie, Bois-Francs, l'Outaouais, Laurentides, la Montérégie. C'est des endroits où est-ce qu'on a consommé beaucoup de produits: fromage, vin, cidre, produits de la mer.

Le projet, tel que stipulé, aura un impact important pour nous, aussi que pour l'industrie du tourisme. Les gens vont simplement décider de rester chez eux, ils ne seront plus

dans mes établissements. Il y aurait aussi un impact sur nos ventes, sur les emplois. Moi, je ne parlerai pas pour l'ensemble de l'industrie. Moi, j'ai deux commerces, j'ai 120 employés. C'est évident que, s'il y a une baisse d'affaires, il y a une baisse de revenus, il y a une baisse de taxes, il y a une baisse d'emplois. C'est à ce niveau-là qu'on se questionne beaucoup, nous, en tant que restaurateurs, entrepreneurs.

Clientèle visée. On ne vise peut-être pas la bonne clientèle. Nous, on a fait, par l'entremise de notre franchiseur, on a fait un petit mea-culpa ou pas puis on est persuadés qu'on ne fesse pas sur le bon clou. Je pourrais vous donner plusieurs exemples de groupes qui viennent dans mon établissement avec un conducteur désigné. On a 0,08. Ça fait 16 ans que j'ai un établissement Cage aux Sports puis je n'ai jamais eu aucun problème avec le niveau policier ou des personnes qui ont eu des accidents. On contrôle nos gens, on contrôle nos clients, on est près de nos gens. Je ne pense pas qu'on ait besoin de criminaliser nécessairement ces gens-là.

Dans notre monde, nous ne rénovons pas nos établissements, nous ne les agrandissons pas et nous n'en construisons pas d'autres sans des études d'impact. Moi, j'ai deux restaurants. Je les ai rénovés, par les années passées, avec des investissements de 500 000 \$, 600 000 \$. On a fait des études, j'ai fait mes agrandissements, j'ai fait mes rénovations et j'en suis fier. J'ai créé de l'emploi, je crée de l'économie, et c'est ce qu'on veut continuer. Puis on a excessivement peur, avec ce projet de loi, qu'on recule de 10 ou 15 ans dans nos ventes.

Lancer une telle mesure sans avoir consulté et évalué son impact. Vous visez la clientèle qui, en couple, consommera une bouteille de vin à la Saint-Valentin dans un bon restaurant, mais une bouteille de vin un couple, ça ne passe pas la loi de 0,05. Ça fait que ces gens-là vont faire quoi? Vont-ils rester chez eux? C'est parfait, qu'ils restent chez eux, mais, le temps qu'ils sont chez eux, ils ne sont pas chez nous. S'ils ne sont pas chez nous, ça ne fait pas accroître l'économie du Québec. C'est sûr que je parle pour mon entreprise, je ne parle pour notre entreprise, mais je pense que c'est important. On est un véhicule économique. On a plusieurs milliards de dollars. Mais je crois que c'est important de prendre un certain recul avant de faire une telle loi.

Une voix: Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste 1 min 30 s.

M. Lefebvre (Jean): Parfait.

Une voix: Excusez-moi.

M. Lefebvre (Jean): Très brièvement. On nous dit que le reste du Canada est à 0,05 et même la Saskatchewan à 0,04. Y a-tu quelqu'un qui peut me dire pour quelle raison on doit ressembler absolument aux autres pays puis à l'Europe? Il faut que le modèle choisi soit le nôtre et s'applique à nos comportements. En Saskatchewan, on parle d'un taux de 0,04, alors qu'ils ont plus d'accidents que nous, ils sont moins nombreux; c'est assez étonnant. Malgré notre consommation élevée d'alcool, la ministre l'a dit elle-même dans son ouverture, les mesures mises en place depuis le projet de loi n° 42 ont généré des améliorations. Nous pensons qu'il faut insister là-dessus. Quand on regarde les statistiques de la SAAQ, on parle de cinq conducteurs décédés entre 0,05 et 0,08 et 83 % qui sont en haut de 0,08.

On doit reconnaître les améliorations et maintenir les efforts par des mesures autres que de cibler les consommateurs responsables. Et, entre autres, la question qu'on se pose toujours quand un projet de loi est mis sur pied: Est-ce que vous avez les forces pour faire en sorte qu'il soit appliqué? Il y a des choses à regarder. Il y a des choses qui ont été faites avec le projet de loi n° 42, qui donnent déjà des résultats, je pense qu'il faut continuer.

Je vais formuler, en terminant, les recommandations du Conseil des chaînes de restaurants: que le gouvernement élimine, dans la mesure touchant l'alcoolémie, «50 mg à 80 mg d'alcool dans le sang par 100 ml», proposé dans le projet de loi n° 91; que le gouvernement se concentre sur les conducteurs les plus dangereux, soit ceux qui conduisent avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite actuellement autorisée; que le gouvernement augmente significativement les contrôles policiers pour faire croire que la perception que l'on peut... se faire arrêter si l'on conduit après avoir bu plus que la limite permise; que le gouvernement soit plus sévère envers les récidivistes et ceux qui dépassent la limite de 0,08; que le gouvernement continue à déployer des publicités ciblant la conduite en état d'ébriété.

Mme la ministre, je vous remercie. Un seul commentaire. C'est difficile de présenter des choses quand plein de gens continuent à parler alors qu'on parle. Si, nous, nous faisons ça pendant que la ministre intervient, on serait réprimandés. S'il vous plaît! Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lefebvre. Alors, c'est à moi à garder l'ordre de la commission et, quand je trouverai que ce n'est pas à l'ordre, je le dirai moi-même.

M. Lefebvre (Jean): ...vous le fassiez.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais le faire, je vais jouer mon rôle, M. Lefebvre. Mais il y a aussi toute une logistique autour de la ministre, autour des collègues, des recherchistes, et je pense que, quand le respect ne sera plus dans cette commission, je procéderai à le ramener.

M. Lefebvre (Jean): J'apprécie, mais je voulais vous le rappeler.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Mais je pense que vous me l'avez rappelé, mais j'aimerais que vous soyez un peu plus zen, parce que c'est dans le respect qu'à cette commission-là on travaille, entre les parlementaires, entre la ministre ou les ministres et le représentant de l'opposition ou qui que ce soit. Alors, je prends vos remarques et actuellement je vais donner la parole à Mme la ministre pour un échange de 20 minutes.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. Alors, M. Lefebvre, M. Riopel et Mme Laflamme, très heureux de vous accueillir. Et évidemment je n'avais pas la prétention de penser que vos positions et les miennes étaient réconciliables. Alors, on pourrait en jaser longuement puis on restera toujours dans des positions diamétralement opposées. Alors, je pense que là-dessus, moi, tout ce que je souhaite, c'est donner le maximum d'information.

Vous m'avez mise au courant de votre contexte économique et, moi, j'ai à gérer un contexte économique, mais j'ai aussi à gérer un contexte de santé publique. Alors, moi, je suis préoccupée par les vies humaines, et, vous, vous êtes préoccupés par la santé financière de vos établissements,

ce qui est correct. C'est tout à fait légitime de venir plaider la cause de tous les membres, parce que, effectivement, on est très conscients que, pour les restaurateurs, il peut y avoir des inquiétudes qui soient soulevées, et c'est tout à fait légitime, et vous êtes venus vous exprimer dans ce sens-là.

Maintenant, tout ce que j'aimerais rapporter essentiellement, c'est qu'à chaque année, là, la proportion de gens qui sont arrêtés lors d'un accident et qu'il y avait en cause une notion d'alcool, c'est 83 % que c'est une première infraction. Donc, ce ne sont pas les multirécidivistes qui sont les responsables du plus grand nombre d'accidents. Ils sont responsables d'accidents, on en convient tous. Il faut les pénaliser de façon très importante. C'est ce qu'on a fait avec les deux derniers projets de loi. On a même écrit au Procureur de la couronne pour qu'il soit plus sévère à l'égard de ces gens-là quand il s'agissait d'une deuxième, troisième et quatrième récidive. Alors, là-dessus, je pense, on s'entend tous.

Et les parlementaires ont reçu, ce matin, un tableau dans lequel on indique tout ce qui a été fait au cours des deux dernières lois qui ont été déposées. On a même identifié qu'à 0,160 pour une première infraction, la personne était reconnue comme étant déjà un récidiviste, et il y a l'antidémarrage automatiquement, à 0,160. Donc, il y a des mesures très importantes au niveau du Code de la sécurité routière qui ont été mises en place dans les derniers projets... dans les récents projets de loi que nous avons déposés.

On a une étude également. Et le 0,08 %, je ne l'invente pas, là. Il y a une étude internationale, mondiale qui nous dit qu'à 0,05 et 0,08, ça diminuerait le nombre de décès de 8 % et de blessés de 4 %. 8 %, si on fait un calcul vite, de 557, c'est minimalement 40 vies humaines qu'on pourrait sauver. Je ne pense pas que les autres pays...

Parce qu'à ce compte-là, M. Lefebvre, j'aimerais juste que vous me répondiez à la question: Est-ce que toutes les autres provinces et les pays qui ont mis en place le 0,05, est-ce que vous jugez qu'ils ont fait fausse route et qu'ils ont tous fait ça sans avoir mesurer les conséquences et les impacts et sans avoir aucune base scientifique qui leur disait ou qui leur démontrait qu'il y avait un gain en termes de vies humaines? Est-ce que tout le monde fait fausse route, finalement? Parce que c'est une tendance mondiale. La Suède, la Pologne et la Norvège sont à 0,02 actuellement. La Suède a mis le 0,02 en place il y a six ans et elle a diminué de 10 % le nombre de décès en passant de 0,05 à 0,02. Alors, est-ce que tout ce monde-là font fausse route? Est-ce que tout le monde est dans l'erreur? Les scientifiques nous disent qu'à 0,02, on a un problème déjà de perception quand on conduit sur la route. Alors, est-ce que ces spécialistes-là sont tous dans l'erreur?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre

● (12 h 10) ●

M. Lefebvre (Jean): Oui. Première des choses, madame, dans votre début d'intervention, vous vous souciez de la sécurité publique, de la santé publique, et on ne se soucie pas seulement de notre chiffre d'affaires. On est des citoyens après cinq heures, et la sécurité sur les routes est importante. Alors, il faut faire attention, on n'est pas ici strictement pour notre chiffre d'affaires.

Deuxièmement, concernant les études, ce qu'on dit, c'est que, d'abord, l'étude dont on parlait ce matin dans les journaux à propos — je pense que c'est en Finlande — d'avoir abaissé le taux d'alcool, ça fait chuter supposément ou ça ferait chuter supposément de 40 décès, premièrement c'est un modèle économique. On ne peut pas le prendre à une place, l'appliquer ailleurs puis ça marche parfaitement, sauf sur votre ordinateur.

Ce qui est important, c'est de considérer que cette baisse qu'on reconnaît, on l'a vue dans l'étude, cette baisse n'est pas liée strictement au taux d'alcool, il y avait aussi d'autres mesures qui avaient été mises en place, certaines des mesures qui ressemblent tout à fait à celles que vous avez mises en place il y a deux ans, après le projet de loi n° 42. Et, d'autre part, lorsqu'on dit que de baisser le taux d'alcool, ça a donné des résultats, je n'en doute pas, mais, comme je vous le dis, ce n'est pas seulement pour le taux d'alcool. Mais qu'est-ce que vous répondez lorsque, d'autres provinces qui ont descendu à 0,05 ou à 0,04 en Saskatchewan, le Québec est quand même, malgré sa consommation d'alcool élevée, est quand même en milieu de peloton, cinquième? Et les résultats en Saskatchewan n'ont pas été concluants, de parce qu'on a baissé le taux d'alcool à 0,04 qu'il y avait moins d'accidents; au contraire, il y en a plus. C'est peut-être lié à toutes sortes d'autres choses, mais, dans les études, c'est ce que ça dit. Et, lorsque vous nous dites que de baisser à 0,05, en Finlande, ça a été un succès phénoménal, attention, il y avait d'autres mesures qu'il y avait avec ça.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, je n'ai pas mentionné la Finlande à aucune place, là, alors. Et les mesures, on a mis en place les photoradars, les caméras feu rouge, alors qu'on sait que ça n'existe pas en Saskatchewan, ce n'est pas en place.

Alors, évidemment, vous avez tout à fait raison, on n'a pas la prétention de croire que c'est l'unique mesure qui va changer tout le reste. C'est un ensemble de mesures. Mais, quand on parle d'un ensemble de mesures, peut-on se permettre d'en négliger une ou d'en oublier une qui peut s'additionner positivement dans l'amélioration du bilan? Alors, c'est juste...

Je vais poser une autre question puis après je vais laisser la place à mes... Vous parlez tous que vous avez le principe du chauffeur accompagnateur, là, ou du chauffeur... une personne...

Une voix: Désigné.

Mme Boulet: Du chauffeur désigné. Alors, dites-moi en quoi, si le chauffeur désigné fonctionne bien, si, dans vos établissements, il est en place, que vous veillez à ce que ce soit opérationnel ou que les groupes qui viennent... Alors, en quoi, si on a un chauffeur désigné, ça peut déranger, là, à ce moment-là? Parce que les autres personnes peuvent consommer, à ce moment-là, de façon plus importante. Si on a un chauffeur désigné puis que ça fonctionne, le principe du chauffeur désigné, en quoi ça dérange, le 0,05?

La Présidente (Mme Doyer): M. Riopel, je crois que c'est vous qui allez répondre.

M. Riopel (Jacques): Moi, je pense qu'on fait juste mettre une pression encore plus grande sur l'individu qui vient juste prendre une bière ou deux bières. Entre 0,05 et 0,08, là, ça paraît peu, mais il y a une marge pareil. On va juste aller prendre deux petites bières tantôt, puis le 0,08... on est entre peut-être 0,06 et 0,07, tout dépendant du poids, la corpulence des personnes. Moi, je trouve qu'on limite, c'est trop serré. À 0,05, là, on n'a plus de latitude, les gens vont être stressés, ça va créer une pression sur nous.

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Jean): ...important, pour répondre à votre question, c'est que, si on veut faire du service d'alcool responsable, on vous l'a dit, il y a Educ'alcool, il y a la formation. Ces gens-là ont en mesure la question du chauffeur accompagnateur, où, entre autres, Jacques, dans son restaurant, il a une série de cartes qu'il remet à des gens, dépendant de leur consommation d'alcool, pour qu'ils se servent de ça gratuitement, appellent quelqu'un et qui ramène leurs voiture.

Votre argument, Mme la ministre, c'est qu'il y a beaucoup de gens, y compris ma charmante fille de 18 ans qui m'étonne, qui est sortie à Noël toujours avec un chauffeur désigné. Mais ce n'est pas tous les groupes qui ont un chauffeur désigné. Alors, je comprends votre point de vue, mais, encore une fois, entre 0,05 et 0,08, ce n'est pas là que ça se passe. Je comprends aussi votre argument du 83 %, ce n'étaient pas nécessairement des grands récidivistes. Mais la marge est en haut de 0,08, elle n'est pas entre 0,05 et 0,06. Entre 0,05 et 0,06, ce sont des gens qui viennent chez nous, dans leur établissement, où on a de la formation, on est membres de l'association, on souligne le travail de Nez rouge de M. De Koninck — pas son travail à la table, mais ça c'est personnel. Ceci étant dit, on met des mesures en place pour faire un service responsable de l'alcool.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser mes collègues.. si vous me permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Je pense qu'on était bien partis puis, je pense, pour que ce soit le plus constructif possible, on devrait rester dans des choses professionnelles. Que vous nous fassiez part de remarques personnelles par rapport à M. De Koninck ou par rapport à la ministre, je ne suis pas sûr que c'est dans une commission parlementaire que ça doit se passer et qu'en plus ça va faire avancer le débat de votre association. Si c'est pour faire un show pour la télévision, peut-être vous êtes à la bonne place, mais je ne crois pas que vous allez aider vos membres, dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, le fait que vous ayez des conducteurs désignés ou le fait qu'il y a des conducteurs désignés, aux Cage aux Sports, où est-ce qu'il y a des événements, où est-ce que sûrement le député de Verchères, moi, puis bien d'autres, et les citoyens du Québec, on fréquente à l'occasion et même, certains, plus souvent, je pense que cette mesure-là ou cet outil-là va peut-être aider certaines personnes à changer leurs habitudes de vie, leurs habitudes de sortie, leurs habitudes de travail. Et, si ça peut sauver des vies, qui pourrait être celle de votre fille ou qui pourrait être celle de n'importe qui, je pense que c'est des outils sur lesquels il vaut la peine de plancher.

Vous avez sûrement parlé des récidivistes. Dans votre rapport, vous en parlez, des récidivistes, qu'il faudrait les punir davantage. J'aurai peut-être certaines choses à vous soumettre tantôt. Mais est-ce que, en plus des suggestions ou en plus des mesures qui ont été mises de l'avant, vous avez des suggestions pour les récidivistes ou vous avez des choses qui pourraient se faire? Parce qu'on en a parlé, de la personne qui a été condamnée, là.

Ah puis je vais le faire tout de suite, ça va vous aider. Présentement, et ce sont les statistiques que la SAAQ... Parce qu'on entend beaucoup parler que c'est eux autres, les... qui devraient être la cible de tout, et que c'est à cause d'eux autres, puis on n'est pas sur les bonnes cibles, etc. Il y a des statistiques que je déposerai, qui font état des différentes condamnations pour contravention au 0,08 et plus. Et, juste dans l'année 2008, là — puis je les ai pour les cinq dernières années — il y a 8 671 conducteurs qui en sont à leur première infraction. Les multirécidivistes, là, cinq et plus, là: la sixième fois, il y en a 27, à la grandeur du Québec; la septième fois, il y en a 20; la huitième fois, il y en a 10; la neuvième fois, il y en a quatre; la dixième fois et plus, là — il y en a même un, c'est la dix-neuvième fois, il a été condamné à cinq ans, là — il y en a cinq. Donc, là on parle d'individus bien ciblés. Vous en avez parlé d'un, c'est un des quatre. Et je vais déposer le tableau pour le bénéfice des collègues et le bénéfice de notre étude que nous aurons à faire article par article. Mais c'est une mesure et c'est un outil.

Je veux vous entendre, M. Lefebvre, sur... Vous dites qu'il faut punir davantage les récidivistes. Quelles mesures, vous ou votre association, vous mettriez de l'avant? Et tantôt j'irai sur les études d'impact que vous auriez pu faire, qui va effectivement faire descendre ou qui va nuire à votre chiffre d'affaires.

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Jean): Dans un premier temps, lorsqu'on parle des récidivistes, c'est ceux qui sont les plus présents dans les médias, pour quelque raison que ce soit, mais, c'est évident que, nous, on parle d'une clientèle qui est au-dessus de 0,08, on ne parle pas seulement des multirécidivistes.

D'autre part, c'est important, les chiffres que vous me montrez, et je suis tout à fait réjoui, comme citoyen, de voir que les chiffres indiquent que les multirécidivistes sont de plus en plus contrôlés et pénalisés. Je ne pense pas que c'est là que ça se passe, c'est en haut du 0,08. Mais, comme je vous dis, les multirécidivistes sont probablement les gens les plus médiatisés dans ce dossier. Mais sauf que les statistiques que vous me démontrez indiquent, encore une fois, que certaines des mesures qui ont été prises par votre gouvernement après le dépôt du projet de loi n° 42 donnent des résultats.

Nous, notre argument, c'est de dire: Il faut s'assurer que c'est les bons outils. Il faut les augmenter, s'il le faut: surveillance routière, radar, ce que vous voulez. Mais surtout il faut continuer dans cette veine-là parce qu'on a déjà des résultats — et la ministre l'a dit dans son introduction — qui sont encourageants sur notre bilan routier. Continuons dans cette veine-là. Je ne pense pas qu'on ait besoin d'un projet comme ça, qui va avoir un impact majeur sur notre industrie et sur le tourisme, entre 0,05 et 0,08. Mais, il y a des efforts à faire, qui ont déjà donné des résultats; je pense qu'il faut poursuivre.

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Juste avant de vous redonner la parole, je vais recevoir officiellement le tableau que vous avez déposé à la commission, M. le député de Chomedey. Tableau n° 3: *Nombre de personnes ayant eu au moins une sanction à la suite d'une infraction au Code criminel reliée à l'alcool.*

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. On va y venir, aux études d'impact. Vous dites que ça va avoir des études d'impact majeures sur fréquentation, consommation, etc. Je vais avoir deux petites questions à vous poser. Au niveau de votre regroupement, le Conseil des chaînes de restaurants du Québec, vous dites que vous représentez beaucoup, des chaînes de restauration rapide, etc. La proportion d'établissements où il n'y a pas de consommation d'alcool par rapport à ceux qu'il y en a, êtes vous capables... vous l'évaluez à combien?

M. Lefebvre (Jean): Environ 50-50. Ce qu'il faut considérer aussi, c'est qu'il faut toujours analyser, dans les établissements qu'on a, la proportion nourriture-alcool. Il y a des endroits où ça va être 50-50, ailleurs ça va être 75-25. Ça dépend du type d'établissement et de la mise en marché. Si vous comparez un restaurant familial, il peut y avoir une consommation d'alcool qui va être forcément moins élevée dans leur chiffre d'affaires que si c'est un bar, ou un restobar, ou un bar sportif.

M. Ouellette: O.K. Et ma deuxième question, Mme la Présidente. Vous me parlez des études d'impact, qui auraient... qui seraient négatives relativement à... que ce soit la fréquentation, consommation de toutes sortes, au niveau de vos établissements. Est-ce que vous seriez en mesure de produire à la commission ces études d'impact là? Est-ce qu'elles sont écrites?

● (12 h 20) ●

M. Lefebvre (Jean): D'abord et avant tout, c'est l'expérience, qui nous fait parler. Suite entre autres à la loi sur le tabac, on a vu des chutes de fréquentation de certains établissements, très ciblées, particulièrement les bars. Cependant, nous, ce qu'on dit, c'est que je ne crois pas que vous deviez mettre en marche... vous devriez mettre en marche un tel projet sans avoir une étude d'impact. C'est à vous de la faire, l'étude d'impact, pas nécessairement à nous.

Nous, l'expérience qu'on a, que mes gens ont... savent très bien que ça va avoir un impact. Prenons l'exemple le plus récent, le Super Bowl, dimanche. Ne venez pas me dire, si on tombe à 0,05, que le niveau de consommation d'alcool responsable — on parle de deux, trois bières pour un match de trois heures — ne changera pas. Impossible! Impossible! Les gens vont décider de rester chez eux, et de regarder ça sur leur écran géant et de commander ce qu'ils ont envie de consommer plutôt que de se tenir dans nos établissements. Mais l'étude d'impact... On va le sentir si la loi est passée, si le projet de loi passe, mais l'étude d'impact aurait dû être menée par le ministère du Transport avant de mettre une telle mesure comme ça en place, pour venir valider, ou infirmer, ou confirmer ce qu'on dit.

M. Ouellette: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Ouellette: ...je pense que l'étude d'impact au niveau de la sécurité des gens sur les routes a été menée au ministère, à la SAAQ et partout. Et je pense que vous prenez l'exemple du Super Bowl, et je vous dirai, et je reviens tantôt à mes changements de comportement, si, effectivement... Parce que vous parlez de votre fille. Je peux vous parler de mes deux plus vieux qui sont allés voir le Super Bowl à La Cage aux Sports, puis effectivement il y avait un conducteur

désigné, il y en avait un qui ne prenait pas de boisson qui a ramené la gang, puis ils ont eu bien du fun. Puis, si définitivement cette mesure-là peut faire en sorte d'en faire des conducteurs encore plus responsables, bien vous nous reconfortez encore plus dans notre désir d'apporter cet outil additionnel là aux forces policières pour sauver des vies.

M. Lefebvre (Jean): Mme la...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Lefebvre (Jean): Très brièvement.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Lefebvre (Jean): Je comprends ce que vous dites. Moi aussi, ma fille était conducteur désigné, tout ça. Ce que je vous dis, c'est qu'il n'est pas nécessaire que ce soit entre 0,05 et 0,08, ça peut rester à 0,08. Et le comportement qui se crée chez vos enfants et chez ma fille existait avant qu'on décide de faire 0,05. On n'a pas besoin de faire ça. À 0,08, on avait déjà un comportement de plus en plus responsable avec les moyens dont je vous ai parlé tantôt.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Jean): Je ne pense pas que ça vient renforcer la chose.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je vais donner la parole au député de Jean-Lesage. À vous la parole.

M. Drolet: Merci, Mme la Présidente. Bienvenue à toute l'équipe de ce matin, bienvenue chez nous. Moi, ce que j'aimerais entendre de vous, M. Lefebvre, là, pour connaître un peu l'ensemble des dossiers que vous parlez puis... On parle de chaînes responsables, que vous représentez l'ensemble, en fait, de la restauration principale du Québec. Où je m'interroge le plus, c'est que... Vous nous dites que, bon, que vous n'avez pas nécessairement été assez consultés, et tout. Et, pour provenir du monde quand même associé au vôtre, j'aimerais juste m'assurer par contre de toutes les autres places d'affaires qui vendent de la boisson, qui sont plus petites et souvent peut-être moins responsables que vous dans vos mesures que les Cage — prenons l'exemple des Cage, parce que c'est ça qui est là ce matin comme représentation — où on sait très bien qu'il y a quand même une sensibilisation, les moyens pour qu'on parle de tout. Mais est-ce que vous croyez que les autres indépendants, qui sont les plus susceptibles... Vous parliez des régions, tout à l'heure. Est-ce que, là aussi, c'est aussi responsable au point de vue comportement? Est-ce que vous leur communiquez aussi bien l'information qu'entre les chaînes principales telles que les vôtres?

M. Lefebvre (Jean): Le métier qu'on exerce est un métier de pédagogie, alors il faut constamment ramener les messages. Mais votre question est pertinente. Si vous regardez les journaux hier, on a travaillé avec le MAPAQ pour avoir la formation obligatoire en salubrité alimentaire pour nos employés. Vous avez remarqué qu'il y en a qui sont sortis dans les journaux où ça n'allait pas très bien. Il y en aura toujours. On essaie tout simplement de travailler pour qu'il y en ait le moins possible. Alors, que le programme

d'Éduc'alcool ou qu'un programme de formation type qui a été mis sur pied par les gens de la Cage ou par d'autres qui sont membres chez moi... mais de vous dire que j'en ai quelques-uns chez moi qui mettent en place ces programmes-là plus ou moins? Probablement, la société étant ce qu'elle est. Mais je vous dirais que la communication est constante pour que nos gens... Parce que c'est aussi leur responsabilité.

Il n'y a personne chez nous qui est intéressé à être à la première page du *Journal de Montréal* parce qu'il a laissé partir quelqu'un qui avait trop bu d'alcool. Alors, c'est sûr que les gens vont faire les efforts, mais, le monde est parfait, comme vos statistiques, vous n'arriverez jamais à zéro décès relié à l'alcool sur les routes. Mais vous avez raison. Mais regardez ce qu'il y avait dans les journaux hier. Il y a un programme de salubrité alimentaire obligatoire qu'on a poussé avec l'ARQ; les gens s'y adonnent, il y en a qui ne le font pas, ça donne les résultats. Les lois sont là. Pénalisez-les. C'est ce qu'on demande ce matin: Pénalisez les gens qui sont au-dessus de 0,08, laissez les consommateurs responsables entre 0,05 et 0,08 tranquilles.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller? Alors, merci. Je vais passer tout de suite au groupe de l'opposition officielle. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Deux, trois petits commentaires d'entrée de jeu. D'abord, je réitère — vous allez me dire, je radote, là, mais je pense qu'il est important de le faire — je réitère qu'il est très important que chacune et chacun d'entre nous entreprenions ces travaux-là avec une certaine ouverture d'esprit puis que nous soyons réceptifs aux arguments de part et d'autre qui nous seront présentés. Moi, je souhaite que personne ici ne se campe sur ses positions, puis qu'on puisse effectivement avoir un véritable dialogue, puis ne pas ouvrir en disant: Bien, vous avez votre point de vue, j'ai le mien, puis on ne s'entendra jamais. Je pense que c'est important qu'on essaie de trouver ce qui peut éventuellement être la meilleure des solutions pour la population du Québec.

Vous avez terminé votre présentation, M. Lefebvre, avec des recommandations. Est-ce que ce serait trop vous demander peut-être de nous remettre une copie par écrit de ces recommandations pour le bénéfice des membres de la commission puis pour la poursuite de nos travaux?

Troisième chose, vous avez fait état, puis je pense que vous avez bien fait de le faire parce que la société québécoise a beaucoup cheminé, ces 10, 20 dernières années, en termes de changements de comportements par rapport à l'alcool... On se souviendra qu'à une époque pas si lointaine, c'était même socialement bien vu de prendre un petit verre pour la route. Vous vous souvenez de cette époque-là; ce n'est pas si lointain. Puis, avec des campagnes menées par le gouvernement, menées par des organisations comme Nez rouge, on a réussi à imprimer des changements de comportements de façon très... très importante dans la société québécoise et même au niveau des restaurateurs puis des propriétaires de bars.

Vous l'avez très bien souligné, à quelque part il y a une responsabilité que vous avez assumée, d'accompagner votre clientèle, de suivre votre clientèle pour essayer d'éviter effectivement qu'un des membres de l'association se retrouve en première page d'*Allô Police* ou du *Journal de Montréal* parce que vous l'aurez laissé partir avec un taux d'alcoolémie trop élevé. Et ça, je pense qu'il faut saluer ça.

D'un autre côté, je sens qu'il y a une volonté, ça fait quelques années qu'on la sent, cette volonté-là de la part du gouvernement de mettre les standards plus élevés encore de telle sorte d'accélérer les changements de comportements dans la société québécoise. Est-ce que c'est la bonne façon? Est-ce que ce n'est pas la bonne façon? C'est de ça dont on doit discuter entre nous dans le cadre de cette commission parlementaire.

Et je trouve très intéressante, très intéressante la statistique que vous avez donnée par rapport à la Saskatchewan. Parce que ce que je dis, moi, depuis le début, c'est que ce n'est pas tout de fixer un niveau acceptable, il faut s'assurer de pouvoir en assurer la mise en oeuvre de façon efficace. Or, ce que vous nous dites par rapport à la statistique de la Saskatchewan, c'est qu'ils ont bien beau avoir mis ça à 0,04, ça n'a pas eu d'incidence; au contraire. Donc, moi, ce qu'il m'intéresserait de savoir, c'est qu'est-ce qui s'est fait dans les autres provinces. J'ai demandé, ce matin, des statistiques aux autorités du ministère et à la SAAQ quant aux études. Parce qu'on nous parle beaucoup des études qui, semble-t-il, auraient... amèneraient un impact des plus positifs pour le bilan routier. Fort bien! Je veux les voir.

Maintenant, ce que j'aimerais savoir également du ministère puis des autorités de la SAAQ — évidemment, ce n'est pas à eux de répondre maintenant, ils auront l'occasion de le faire — c'est qu'est-ce qui a été mis en place dans le reste du Canada, puisqu'on parle des autres provinces et qu'il faudrait donc faire comme les autres provinces, qu'est-ce qui a été mis en place dans les autres provinces puis dans les autres juridictions, outre le fait de descendre à 0,05 le taux d'alcoolémie permis, pour s'assurer de la mise en oeuvre d'une telle mesure. Ce n'est pas tout de le dire, là, il faut s'assurer que ça puisse être fait.

Je veux maintenant revenir à vous. Dans votre lettre que vous avez acheminée à la ministre des Transports, à la deuxième page, vous dites: «Selon les dernières statistiques de la SAAQ, de tous les accidents mortels où des traces d'alcool ont été découvertes en 2007, seulement 6 % mettaient en cause un conducteur ayant un taux [d'alcoolémie] entre 50 mg et 80 mg...» Alors, évidemment, tout décès est un décès de trop. Puis 6 %, c'est très élevé. Puis 8 %, c'est très élevé. Ce qu'il faut viser, c'est le 0 %. Là-dessus, moi, je suis parfaitement d'accord. Ceci dit, il semble que le 8 % qu'évoquait la ministre puis le 6 % que vous évoquiez ne concordent pas. Alors, est-ce que c'est moi qui ai mal lu les statistiques ou effectivement il y a une divergence quant à l'interprétation?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre.

● (12 h 30) ●

M. Lefebvre (Jean): Je pense qu'on est sur la même... Peut-être qu'il y a quelques erreurs soit de frappe, ou quoi que ce soit, ou d'interprétation, mais c'est très clair, ce qu'on veut indiquer, c'est qu'on parle de 5 décès ou 6 % entre 2005-2008 et on parle de 83 %. Quand vous dites que 7 %, c'est élevé, 83 %, c'est très élevé. Et on aimerait que le gouvernement, par des mesures similaires au projet de loi n° 42 et même des mesures plus sévères, se concentre sur ceux qui sont en haut de 0,08. Les gens qui sortent de chez nous qui boivent de façon responsable, s'ils sont en haut 0,08, c'est la loi, qu'on l'applique. Les gens qui sont chez nous, et c'est la grande majorité, qui boivent de façon responsable, qui sont entre 0,05 et 0,08, laissez-les tranquilles. C'est ce qu'on dit.

On ne pense pas qu'il y a une urgence au point de se concentrer sur une telle... un tel nombre de gens qui consomment raisonnablement, entre 0,05 et 0,08. Il faut plutôt se concentrer à réduire, comme les statistiques que M. Ouellet nous a données, à réduire les récidivistes de l'alcool au volant et à regarder ce que la ministre nous a dit encore une fois: Les mesures qui ont été appliquées ont donné des résultats. Ils pourraient continuer à en donner. Ailleurs au Canada, en dehors de jouer avec le taux d'alcool, il y a des saisies de véhicules plus sévères qu'au Québec. Regardons d'autres mesures. Laissez tranquille le citoyen moyen.

Je suis désolé, là, je ne veux pas vous faire de peine, j'aurai 60 ans dans trois semaines, je n'ai pas été élevé dans une société où vous êtes rendus sur mon balcon, vous êtes rendus dans mon frigidaire, sur le sodium, sur les gras trans, sur les écoles autour... les restaurants autour des écoles. Lâchez-nous avec votre paternalisme. Les gens sont responsables. S'ils ne le sont pas, qu'ils soient pénalisés. Les gens que vous visez, entre 0,05 et 0,08, ce sont des citoyens responsables qui l'ont démontré depuis 1993 avec l'amélioration de notre bilan routier. Qu'on continue dans cette veine-là, qu'on soit plus sévère, et je suis convaincu que, si on donne le temps aux mesures de s'appliquer, on va avoir des résultats forts intéressants dans les années à venir, et on en a déjà cette année. Mais, je vous en prie, arrêtez de traiter les gens comme des enfants.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je suis un peu ébranlé par le ton que vous employez pour échanger avec moi, M. Lefebvre. Disons que je vais essayer de ne pas le prendre personnel. On va commencer comme ça.

M. Lefebvre (Jean): Ce n'était pas personnel.

M. Bergeron: O.K. Alors, je suis d'accord avec vous qu'à quelque part il y a une limite à ce que l'État s'immisce ou se substitue à la responsabilisation du citoyen. Ça, je suis parfaitement d'accord avec vous. La... ce que, nous, comme parlementaires, on doit essayer de faire actuellement puis dans d'autres cas — là, on parle éventuellement d'interdire la cigarette quand il y a présence d'enfants à l'intérieur d'un véhicule — ce qu'on doit faire, comme parlementaires, c'est tracer la ligne entre ce qui relève de la responsabilité du citoyen puis ce qui relève de la responsabilité de l'État.

Vous avez raison, c'est le citoyen qui est doit être responsable, qui ultimement doit payer. Mais vous êtes conscient comme moi qu'ultimement, nous, on paie toutes et tous, comme contribuables, pour l'irresponsabilité de certains citoyens puis qu'il y a des gestes qui doivent être posés par l'État pour éviter qu'on ait à assumer des coûts trop élevés pour l'irresponsabilité de certains citoyens. Et, au fond, ce qu'on essaie de chercher actuellement, c'est la ligne à tracer entre ce qui relève de la responsabilité du citoyen puis ce qui relève de la responsabilité de l'État. Et, moi, j'essaie, comme je vous le dit encore, j'essaie d'aborder la question avec toute l'ouverture possible puis je ne veux pas que vous présumiez de mes intentions comme j'aimerais ne pas pouvoir présumer des intentions du gouvernement sur cette question-là.

Maintenant, on va essayer de poursuivre sur la période de questions. Quand vous parlez des impacts, il y a des choses qu'on ne sait pas. Je reviens encore sur la

Saskatchewan, ce n'est pas tout d'avoir mis la norme, manifestement ils n'ont pas mis en place les mesures pour s'assurer de leur mise en oeuvre puis que la norme soit correctement respectée. Et ça, c'est une des choses qui me préoccupe, avec ce que propose le gouvernement: ce n'est pas tout de mettre la norme, il faut s'assurer que la norme puisse être véritablement respectée. Puis ça, je réitère que ça va être important de savoir qu'est-ce qui a été fait dans les autres juridictions puis dans les autres provinces pour s'assurer que la norme aura été véritablement respectée.

Maintenant, quel impact, savez-vous quel impact ça a eu dans les autres provinces, les autres juridictions, sur les restaurants puis les bars comme vous, comme vos membres? Est-ce qu'on a été en mesure de vérifier, de quantifier l'impact dans les autres provinces de la mise en oeuvre du 0,05, ou du 0,04, ou Dieu sait quoi? Êtes-vous en mesure de nous éclairer sur l'impact réel?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre

M. Lefebvre (Jean): Non. J'ai des études qui sont disponibles, que je pourrai faire parvenir à la commission. Mais c'est très clair qu'il faut d'abord, d'entrée de jeu, évaluer la nature de votre établissement. Est-ce que vous êtes plus porté sur la vente de nourriture versus la vente d'alcool? Quel est le pourcentage, exemple, dans les restaurants qui sont présents ici? Ça peut être 50-50, 52-48. Lorsque vous arrivez dans des... ce qu'on peut appeler des bars purs, des discothèques, là vous pouvez aller jusqu'à 75 %, 80 % d'alcool, et le reste, c'est de la nourriture. C'est évident que ça a eu un impact majeur pour eux.

J'ai des études que je pourrai vous faire parvenir, qui sont au bureau. La raison pour laquelle on ne les a pas apportées, c'est qu'on ne voulait pas arriver ici avec des études de d'autres provinces puis les appliquer comme c'est un peu fait dans le projet de loi actuellement: Il y a telle chose qui se passe à tel endroit, ça va marcher ici. On ne voulait pas faire ça. Mais ça a eu un impact. C'est très évident que, si vous regardez un match comme celui de dimanche, on parle de quoi?, on parle de gens qui, sur trois heures que le match a duré, même plus, mettons, une consommation moyenne de trois à quatre bières, coupez ça à moitié si les gens ne peuvent pas prendre le volant en étant à 0,07, c'est très clair. Maintenant, est-ce qu'on peut le quantifier? On aurait apprécié qu'une étude d'impact soit faite par le gouvernement, étant donné que c'est lui qui présente le projet.

Et l'autre aspect, M. Bergeron, que je voudrais que vous compreniez, c'est que je suis un animal passionné, passionné de défendre mes gens, et il n'y a strictement rien de personnel dans ce que je dis aujourd'hui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. Lefebvre, je prends avis que vous allez faire parvenir ces études...

M. Lefebvre (Jean): Oui, absolument.

La Présidente (Mme Doyer): ...aux membres de la commission. Merci beaucoup. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Si le gouvernement, qui jouit, cette fois, contrairement à 2007, d'une majorité parlementaire, si le gouvernement décidait de s'entêter et d'aller de l'avant malgré tout avec le 0,05 sans nécessairement mettre en place des mesures pour s'assurer de la mise en oeuvre, ainsi de

suite... bon, bon, bon. Je ne m'attends pas à ça parce que, comme je vous le disais tout à l'heure, et je le dis sincèrement, nous avons l'habitude, dans cette commission, de travailler de façon non partisane et de prendre en compte les avis des uns et des autres. J'ose espérer que ce même esprit prévaudra dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 71. Mais, si tant est que le gouvernement devait s'entêter et aller de l'avant...

Je lis, dans votre document, vous parlez, à un moment donné: «Augmenter les mesures de contrôle et hausser la surveillance policière tout en maintenant les campagnes de sensibilisation serait nettement plus approprié.» Vous poursuivez en disant: «Il faut donner plus de deux ans aux mesures que vous venez tout juste d'appliquer.» Seriez-vous enclins à dire que, si le gouvernement s'entêtait à aller de l'avant, vous auriez besoin d'une période d'adaptation pour permettre la mise en oeuvre chez vous, sur le terrain, là, sur le plancher des vaches, la mise en oeuvre d'une mesure comme celle-là?

M. Lefebvre (Jean): À tout le moins.

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Jean): À tout le moins. Mais on n'en est pas là. On veut simplement que le 0,05, 0,08 soit sorti du projet de loi. Si vous êtes dans une négociation, il y a toujours des façons de faire pour trouver des terrains d'entente.

M. Bergeron: ...négociation.

M. Lefebvre (Jean): Non, non, mais vous comprenez ce que je veux dire.

M. Bergeron: Oui, je comprends très bien.

M. Lefebvre (Jean): Si vous me dites: M. Lefebvre, êtes-vous d'accord avec une période de transition pour l'application de ça?, c'est une idée qui est intéressante, mais je ne suis pas ici pour ça. Je suis ici pour dire: Le 0,05 et 0,08, on n'en a pas besoin.

Et ce qui est très intéressant, c'est que, si les mesures en place depuis le projet de loi n° 42 continuent, et j'imagine qu'elles vont continuer, qu'on mette le 0,05 ou le 0,08, il va y avoir des améliorations. Les améliorations ne seront peut-être pas liées au 0,05, 0,08, mais simplement liées à la qualité des mesures qu'on a mises en place depuis le projet de loi n° 42. Alors, ça va continuer à descendre, et on en est très, très conscients, comme opérateurs, mais comme citoyens. On ne pense pas que, dans les mesures qui ont été mises en place dans le projet de loi n° 42 et les autres mesures qui devraient être mises en place, on ne pense pas qu'on devrait viser le 0,05, 0,08, mais poursuivre à améliorer le bilan routier et la conduite avec le taux d'alcool au Québec avec des mesures plus sévères, laisser le temps aux mesures qu'on a mises en place, qui donnent déjà des résultats, de pouvoir se concrétiser encore un an, deux ans. Mais vous n'avez pas besoin, pour faire ça, de viser le 0,05, 0,08.

M. Bergeron: Vous avez largement parlé, dans la lettre — parce que je n'ai pas votre présentation, outre la lettre que vous avez fait parvenir à la ministre — vous avez parlé beaucoup du 0,05, puis on le comprend, là, je pense que vous avez une préoccupation, je dirais, directe par rapport à cette disposition qui est proposée par le projet de loi. Mais il y a une autre disposition que propose... que met de l'avant

le projet de loi, sur laquelle vous ne vous êtes pas prononcés, mais qui, je pense, vous touche, la proposition du zéro alcool pour les 21 ans et moins. Est-ce que c'est possible d'avoir votre point de vue sur cette proposition?

M. Lefebvre (Jean): Volontiers. Écoutez, je serais étonné, pour les gens autour de mon âge, qu'on ait eu autant de discipline que les enfants de M. Ouellette et la mienne. Je pense que, quand j'avais 18, 19 ans, j'ai probablement joyeusement conduit au-dessus de 0,08. Alors, malheureusement, quand on voit un accident dans *Le Journal de Montréal*, chez Arcand ou Mongrain — c'est d'habitude ceux-là qui ramassent ça — c'est toujours triste. Un accident, c'est triste, et, si on pouvait être à zéro, on serait tous très heureux. Une mortalité, c'est une de trop, je le comprends. Mais on peut regarder les statistiques, ça s'améliore. Mais, quand un jeune au volant a un accident mortel, c'est évident qu'il fait la première page. Ce n'est jamais les statistiques d'amélioration de notre bilan routier qui font la première page, c'est toujours l'accident d'un jeune, et tout ça.

Ce que je peux dire, c'est des mesures qui visent ces gens-là, j'espère qu'il y a des gens qui vont venir ici et les défendre, mais ce que je peux dire, c'est que, moi, dans mon entourage d'adolescents qui fréquentent la maison comme... ils sont joyeusement plus disciplinés qu'on pouvait l'être, beaucoup plus disciplinés. Et ça, c'est à cause de Nez rouge, ça, c'est à cause de l'accompagnement, chauffeur désigné, et ils sont beaucoup plus... Mais malheureusement, quand il y a un accident avec une casquette à l'envers dans une Honda Civic, ça fait la première page, où on l'impression qu'on ne va nulle part. Je pense, moi, que l'augmentation de la publicité, l'augmentation de la surveillance peut nous permettre d'arriver à nos fins. Je ne suis pas certain qu'on doive viser cette clientèle-là, je ne suis pas certain qu'ils sont pires que les gens qui ont des 4x4 puis qui ont 55 ans.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson.

● (12 h 40) ●

M. Boucher: Oui, je voudrais juste... Deux commentaires. D'abord, pour revenir sur la question, là, des récidivistes, monsieur le... mon collègue de Chomedey a fait la très grande démonstration que finalement les récidivistes sont effectivement un problème. Mais ce ne sont peut-être pas le principal problème, puisque l'on compte, là, plus de 8 000... 8 000 sanctions, là, par des gens qui en étaient à leur première infraction.

Est-ce qu'on doit comprendre que, malgré que ces gens-là en soient à leur première infraction, comme vous disiez que seulement 6% des accidents mettent en cause des gens qui avaient consommé un niveau d'alcool qui se situe entre 50 et 80 mg, est-ce qu'on doit comprendre que, malgré que ces personnes-là en soient à leur première sanction, c'étaient... on peut parler de consommateurs, entre guillemets, irresponsables, étant donné qu'ils ont pris la route avec... bon, avec des taux d'alcool qui dépassait le 0,08 ou même peut-être le 0,05?

Deuxième question: Dans votre deuxième page, vous parliez que, malgré le fait que le Québec avait un taux de consommation d'alcool le plus élevé par habitant, là, malheureusement, au Québec et au Canada, c'était le territoire sur lequel il y avait moins de problèmes liés à l'alcool. Est-ce que la conduite avec facultés affaiblies est le seul problème lié à l'alcool auquel vous faisiez référence?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Jean): On fait référence au fait... ce qu'on appelle dans le reste des provinces... Et ça se passe, et on ne l'a pas vu beaucoup ici. En anglais, on appelle ça le «rowdiness». «Rowdiness», c'est des gens qui sortent sur une rue qui a été transformée juste en restaurants, restos, et ça brasse un peu à 3 heures du matin. Alors, ces problèmes-là, on les voit à Terre-Neuve, on les a vus dans l'Ouest. On a vu des... de mes membres monter, avec leur argent, une force policière privée qui se promène à 2 heures du matin pour s'assurer que ça soit calme. On n'a pas encore vu ça au Québec. Je ne vous dis pas qu'il n'y en a pas une couple d'éméchés qui sortent un soir, qui mènent du bruit, là, mais on n'a pas eu ces problèmes-là. On parlait de problèmes plus reliés à autre chose que strictement de l'alcool, la bataille, le «rowdiness», le bruit, et on voit moins ça ici, et c'est à notre honneur. C'est à l'honneur de nos opérateurs qui gèrent leur monde comme du monde. C'est à l'honneur de nos gens qui sont, à mon avis, encore une fois, des buveurs responsables. S'ils sont au-dessus de 0,08, la loi est là, qu'on l'applique.

Moi, je suis venu vous voir, là, en voiture louée, là — puis je suis nerveux parce que c'est une Toyota qu'on m'a louée — la loi, elle s'applique pour moi, c'est 100 km. Si je roule à 125, je me fais ramasser, tant pis pour moi. C'est la loi. Puis en plus je peux causer des accidents. Mais tous ceux qui se promènent à 95 et 100, la loi s'applique pour eux, mais on les laisse tranquilles. C'est ce qu'on vous dit: Laissez tranquilles les buveurs responsables.

Moi, la Saint-Valentin, là, je ne suis pas un grand amateur... je suis un grand amateur de vin, mais je n'y connais rien, avec ma conjointe, très simple: deux blancs différents; deux rouges différents. Pourquoi? Parce que ça nous permet — on parle de verres — ça nous permet de découvrir une bouteille qu'on achètera chez nous. Mais là, là, je suis assis 2 h 30, sinon je n'y peux rien. Selon ma constitution — regardez ce que j'ai l'air — selon la constitution de ma femme, personne qui sort d'ici. Ça n'a pas de sens. Je ne suis pas en train de prendre une brosse dans un club de danseuses, là, puis six bières pendant 2 heures. Je suis assis avec ma conjointe, à la Saint-Valentin, quatre verres de vin — pas chacun, deux chacun — puis il va falloir que je fasse attention en sortant si je suis à 0,05. Ça n'a pas de sens. Vous ne visez pas la bonne clientèle. Laissez ces gens-là consommer raisonnablement. S'ils ne le font pas, pénalisez-les.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Merci, M. Lefebvre. Alors, je vais donner la parole au député de La Peltrie, trois à quatre minutes. Quatre minutes...

M. Caire: Je peux-tu vous dealer ça pour cinq?

La Présidente (Mme Doyer): Trois minutes.

M. Caire: O.K. Là, je viens de perdre une minute.

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce qu'il y a un caucus à... Le temps que je vous donne au détriment... Normalement, vous n'en auriez pas, presque.

M. Caire: Bien ça, on pourrait en reparler, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui, c'est ça. Ça fait que...

M. Caire: Il y a quand même un règlement qui protège le droit de tous les députés à cette Assemblée, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Mais le règlement ne dit rien, donc c'est laissé à ma latitude. Alors, ne perdons pas de temps en procédures.

M. Caire: Allons-y, allons-y.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Caire: Je vais revenir sur une déclaration de la ministre d'entrée de jeu, que j'ai trouvée surprenante, en disant: Elle protège la sécurité publique; vous protégez votre chiffre d'affaires. Il faut quand même...

Des voix: ...

M. Caire: ...il faut quand même dire que, quand la ministre fait un déficit, elle augmente les impôts, les tarifs, et c'est réglé. Si, vous, vous faites un déficit, ça n'existe pas en fait, en affaires, un déficit, ça s'appelle une faillite. Ça fait qu'évidemment on peut comprendre que vous soyez préoccupés de votre chiffre d'affaires, puis ça peut peut-être expliquer effectivement un ton très combatif que vous avez. Mais, pour revenir sur cette question-là, parce qu'à plusieurs reprises vous avez parlé de consommation responsable, vous avez parlé... Mme Laflamme, M. Riopel, ont parlé aussi de mesures qui étaient mises en place pour s'assurer de cette consommation responsable là. C'est quoi les mesures effectivement que l'association préconise auprès de ses commerçants, de ses marchands?

M. Lefebvre (Jean): Avant de dire ce qu'ils ont dans leurs restaurants — excusez, madame — c'est très clair qu'on est avec Educ'alcool. C'est très clair qu'on regarde les programmes de formation, qui sont toujours volontaires. C'est très clair qu'on pourrait s'asseoir et négocier des programmes de formation qui pourraient devenir obligatoires, on est ouverts à ça si on pense que c'est une solution, mais il faut qu'il y ait un échange là-dedans, là. Ça va nous donner quoi d'embarquer là-dedans? On a un énorme roulement de personnel. Mais il y a des programmes de formation qui sont appliqués, il y a des ententes avec Nez rouge dans certains restaurants, il y a des ententes privées avec des accompagnateurs dont ils peuvent vous parler. Et tous nos gens, même si on a un roulement de personnel assez élevé dans le monde de la restauration parce que ce sont des étudiants, tout ça, ils doivent tous passer... S'ils sont dans les cuisines, ils passent par une formation en salubrité alimentaire obligatoire, s'ils sont service aux tables, en avant, avec l'alcool, donc service responsable, il y a une formation. Et...

M. Caire: ...impacts, ça? Avez-vous l'impression que ça a eu des impacts sur ce que vous appelez la consommation responsable?

Mme Laflamme (Sylvie): Moi, ce que je peux vous...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Laflamme.

Mme Laflamme (Sylvie): Ce que je peux vous dire comme impact économique direct, c'est que j'ai du personnel, ainsi que mon conjoint et moi en tant que gestionnaires, à

intervenir auprès des clients où je me rends compte qu'il y a une consommation qui déborde. On est prêts à intervenir concrètement, on est assez présents en nombre d'heures dans nos établissements pour être à proximité de nos clients puis, s'il n'y a pas de ressources extérieures, bien, on va intervenir personnellement chez ces clients-là. Mais, si on en arrive à 0,05, je ne peux pas intervenir auprès de tous les clients. Ils vont me dire: Madame, regardez, on va aller ailleurs où peut-être il y a moins d'encadrement, peu importe, ou on va rester chez nous. La bière, la bouteille de vin, je vais la prendre chez nous. Comprenez-vous? Je ne peux pas intervenir auprès de tous les clients. L'impact économique est direct.

M. Lefebvre (Jean): Mme Laflamme a donné l'exemple ce matin, au petit-déjeuner, qu'ils avaient en moyenne 3 000...

Mme Laflamme (Sylvie): Clients-semaine.

M. Lefebvre (Jean): 3 000 clients-semaine. Ils évaluaient environ à 10 incidents par année, 10 incidents où il faut qu'ils interviennent.

M. Caire: Vous définissez un incident...

M. Lefebvre (Jean): Un incident: quelqu'un qui brasse un peu trop, où on sent qu'il a bu un peu trop. Donc, c'est à eux de faire en sorte qu'ils interviennent, qu'il réduise sa consommation s'il veut rester. Puis, s'il veut rester puis continuer à mener du bruit, il va sortir. Mais ce n'est pas le principe du «doorman», là, qu'on voit, qui va... Ils vont le sortir par un accompagnateur désigné. Ils sont prêts, ils sont en place. Donc ça signifie, avec 3 000 clients par semaine, multiplié par 52 semaines... Ces gens-là sont équipés et encadrés pour ceux qui dépassent les limites dans leur établissement.

Elle vous a dit, comme mère de famille de trois enfants, qu'elle n'est absolument pas intéressée à remettre sur la route des gens qui ont trop consommé chez eux. Alors, ils mettent en place des systèmes. Mais, pour répondre au député, tantôt, qui disait: Est-ce que tout le monde l'applique?, pas sûr. Et je suis le premier à vous dire que ce n'est pas tout le monde qui le fait. Mais regardez qu'est-ce qu'ils ont, comme... 3 000 personnes par semaine, 10 incidents par année, c'est assez exceptionnel.

La Présidente (Mme Doyer): Une dernière, M. le député, très courte, et très courte réponse.

M. Caire: Oui. Merci, Mme la Présidente. Est-ce qu'il y a, à l'association, une volonté d'éduquer... je n'aime pas le mot «éduquer», là, mais de conscientiser, je devrais plutôt dire, vos membres à ces comportements-là par rapport à une certaine responsabilité que vous avez comme vendeurs d'alcool?

M. Lefebvre (Jean): Ce n'est pas pour rien qu'on est membres d'Éduc'alcool. Ce n'est pas pour rien que nos gens peuvent faire affaire directement avec Éduc'alcool. Nous, on n'est que des metteurs de table qui les informons de ce qui existe. Et les gens prennent entente avec eux pour une formation, de l'information et, dans le cas de La Cage aux Sports, ils prennent des initiatives en dehors, en plus d'Éduc'alcool, de travailler avec la SQ et de monter un programme qui est privé et qui leur est propre. Il y a un

programme de base, il y en a qui vont encore plus loin que ça parce que ce n'est pas nécessairement le restaurant familial, il y a plus de consommation d'alcool. Ils ont leur programme à eux, sur mesure. Mais on a aussi Éduc'alcool qui intervient chez nos membres qui veulent bien qu'ils interviennent. Mais il y en a beaucoup qui le font.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup, M. Lefebvre. Merci, Mme Laflamme et M. Riopel, de votre contribution aux travaux de la commission. Et j'aimerais, M. Lefebvre, vous demander si vous pouviez nous déposer vos recommandations de façon formelle à la commission. On l'apprécierait. Et les études. Merci.

Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, où nous nous réunirons dans la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine. Je vous en remercie. Je vous remercie de votre collaboration.

(Suspension de la séance à 12 h 49)

(Reprise à 15 h 13)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre! À l'ordre! À l'ordre s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre la consultation générale et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Le temps alloué... Non. Je m'en vais où, là, moi? Ici. O.K. Je demande aux gens... Bien, ils sont déjà présents. Je souhaite la bienvenue à CAA-Québec, M. Lapointe, Mme Godbout et Mme Gagnon.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire, 50 minutes avec les membres de la commission pour des échanges après. Vous présenter au fur et à mesure que vous allez prendre la parole. Je cède maintenant la parole à madame... Vous identifier, s'il vous plaît, pour fins de transcript.

CAA-Québec

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Merci Mme la Présidente. Bonjour à tous, Mme la ministre, membres de la commission. Au nom de CAA-Québec, je vous remercie de nous accorder cette période afin d'exprimer nos commentaires concernant le projet de loi n° 71. Je suis Sophie Gagnon, directrice principale des relations publiques chez CAA-Québec. Je vais parler rapidement parce que je croyais... nous croyions que nous disposions d'une période de 20 minutes pour faire la présentation, alors...

La Présidente (Mme L'Écuyer): 10 minutes, 10.

Mme Gagnon (Sophie): Merci, c'est...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre accepte de vous donner 10 minutes.

Mme Gagnon (Sophie): C'est fort apprécié. On va pouvoir être audibles. Alors, je vous présente les personnes qui m'accompagnent: M. Yvon Lapointe, qui est directeur de la sécurité routière chez CAA-Québec, qui fera une partie de la présentation, et également, à ma gauche, Me Isabelle Godbout, qui est analyste recherchiste chez CAA-Québec.

Vous avez sans doute eu l'occasion de prendre connaissance de notre mémoire. Nous rappellerons les grandes lignes au cours de la présentation. Nous irons de quelques recommandations et nous répondrons avec plaisir à vos questions.

D'entrée de jeu, rappelons aux membres de la commission que CAA-Québec est un organisme à but non lucratif créé il y a 106 ans par les premiers automobilistes. Nous comptons aujourd'hui sur la confiance de 1 million de membres, soit pratiquement plus d'un détenteur de permis de conduire sur quatre. Nous sommes actifs en consommation automobile mais aussi en habitation, dans le domaine du voyage et plus spécifiquement nous sommes extrêmement intéressés à toutes les questions de sécurité routière au Québec. Nous sommes également un membre actif de la Table québécoise de la sécurité routière.

Quant à la mesure prévoyant la suspension du permis de conduire pour une période de 24 heures entre un niveau d'alcoolémie de 0,05 et 0,08, tout d'abord nous réitérons publiquement l'appui de CAA-Québec à cette mesure. Nous avons pris le temps d'analyser la portée administrative et nous en sommes venus à la conclusion qu'il s'agit d'une mesure qui est susceptible d'inciter davantage les automobilistes à faire un choix important entre boire ou conduire. Pour nous, évidemment, il s'agit d'abord et avant tout d'une mesure de prévention, d'un fort incitatif à la prévention, étant donné, vous l'avez mentionné, Mme la ministre, d'entrée de jeu, là, l'absence d'amende, de point d'inaptitude et de mention au dossier de l'automobiliste.

La suspension, donc, du permis de conduire pendant 24 heures nous apparaît être un puissant incitatif à refuser le dernier verre avant de prendre la route. D'ailleurs, on aura l'occasion un peu plus loin d'y revenir dans cette présentation. Quand on pense aussi que 70 % des personnes condamnées pour conduite avec les facultés affaiblies avec un niveau supérieur à 0,08 en sont à leur première offense, nous sommes d'avis que la portée de cette mesure sera bénéfique pour M. et Mme Tout-le-Monde parce qu'elle se situe finalement en amont des sanctions criminelles. Ça nous apparaît un point important.

Il faut également considérer qu'en dépit des améliorations récentes qu'on connaît au bilan... au chapitre de la sécurité routière, au bilan québécois, on doit quand même déplorer un certain plafonnement, une certaine stagnation quant au nombre de décès liés à l'alcool au volant, que l'on évalue à... qui est chiffré à plus de 200 par année, on semble avoir de la difficulté à infléchir cette statistique, sans oublier également les quelque 3 000 blessés. Et c'est pour ça que nous croyons que le Québec est prêt à évoluer vers cette mesure qui est un outil parmi d'autres qui est susceptible d'entraîner une diminution de ces statistiques-là.

Est-ce que c'est le seul outil? Évidemment, bien sûr que non. Il n'y aura pas de mesure unique pour régler un problème complexe, mais plutôt un train de mesures, et, selon nous, une mesure administrative à 0,05 va constituer une

partie de la solution. Et, pour assurer la mise en oeuvre et l'implantation avec succès de cette mesure, si elle est adoptée, nous croyons important qu'il y ait une adhésion forte de la population, qu'on parvienne finalement à construire un consensus social. Et nous voulions savoir où en est ce consensus, au Québec, à l'heure actuelle, et nous avons eu l'idée de faire, en janvier 2009, un premier sondage auprès de nos membres. Et, à cette époque, donc il y a un an, 60 % des répondants s'y étaient montrés favorables. En janvier 2010, donc tout récemment, nous avons repris l'exercice, et, d'entrée de jeu, à une question spontanée à savoir si les gens étaient pour ou contre une telle mesure, le niveau de réponses favorables était de 67 %.

● (15 h 20) ●

Un autre élément très intéressant dans notre sondage, on a remarqué que le fait de renseigner la population sur certains des enjeux liés à une mesure administrative et de fournir des faits entraînait une augmentation notable de l'adhésion. Ainsi, après la première question directe: Êtes-vous pour ou contre une telle mesure?, où le niveau était de 67 %, on a donné deux éléments d'information à tour de rôle. Et on a reposé la question: Êtes-vous pour ou contre cette mesure, sachant tels éléments? Et on a posé cette question-là strictement aux gens qui étaient réfractaires à la mesure. Et l'exercice a été des plus concluants, puisqu'on a remarqué que plus les gens sont informés, plus l'adhésion augmente, passant de 67 % à 78 %. Les deux éléments qui étaient testés, d'information, c'était d'abord la connaissance du risque associé à la conduite avec un taux d'alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08, et également le fait que le gouvernement avait adopté et mis en oeuvre récemment des mesures plus sévères pour les récidivistes et les grands consommateurs d'alcool qui prennent le volant.

Enfin, on a posé une question aux membres qui étaient interrogés et qui déclaraient consommer de l'alcool, on leur a demandé: Est-ce que cette mesure, 0,05, vous inciterait à refuser le dernier verre? Et 79 % des répondants, donc, parmi les gens qui consomment de l'alcool ont répondu oui. Cette donnée, pour nous, elle est très importante, car elle dénote une intention, une portée recherchée par cette mesure, c'est-à-dire qu'on sent qu'il y aura, au total, une diminution du nombre d'automobilistes qui conduiront leur voiture avec un niveau d'alcool à 0,08. On pense donc qu'elle pourrait avoir un effet réel sur la réduction du risque d'accident de façon générale. Yvon, si tu veux...

M. Lapointe (Yvon): Bien sûr. Alors donc, pour enchaîner, Mme Gagnon disait que plus les gens sont informés, plus ils adhèrent à la mesure de 0,05. Et vous vous souviendrez sûrement que, devant cette commission, en 2007, nous avons soulevé ce phénomène, que la population avait besoin d'être informée, d'être éduquée sur cette mesure de 0,05 et on croit que cette... ce même besoin demeure encore aujourd'hui très, très évident.

Il y a deux aspects importants qui doivent être mis en évidence. D'abord, il faut souligner que le fait que la limite criminelle demeure toujours à 0,08 — et ça, je ne suis pas sûr que tout le monde le sait — mais qu'il est approprié et essentiel de penser à sa consommation d'alcool avant d'avoir atteint le 0,05, les faits et les études démontrant notamment que le risque d'être impliqué dans un accident mortel est de 4,5 fois plus élevé à 0,05 qu'à une alcoolémie nulle. Il faut également expliquer clairement la différence entre la sanction criminelle et la mesure administrative et spécifier ce qu'on

entend par la suspension de 24 heures. Il faut préciser qu'il n'y a pas de dossier criminel, qu'il n'y a pas d'amende, qu'il n'y a pas de point d'inaptitude et aucune inscription au dossier de conduite de la personne. Bref, il faut expliquer qu'en définitive cette mesure consiste surtout en un incitatif sérieux à réduire au minimum la consommation d'alcool si on doit conduire et non pas une modification de la limite prévue au Code criminel.

Il y a cependant des obstacles à cette adhésion-là. Et, en fait, le premier obstacle que, nous, on tient à soulever ici, c'est l'impression qu'on ne s'attaque pas au vrai problème, soit les gros buveurs et les récidivistes de l'alcool au volant. Or, ce que beaucoup ignorent encore — et ça fait toujours référence au besoin d'information — c'est que ce groupe effectivement très à risque vient d'hériter de peines beaucoup plus sévères qu'auparavant. Malgré les publicités dans les quotidiens, ce durcissement des sanctions semble être passé inaperçu, alors qu'il importe que le public en soit bien informé. Il faut aussi bien faire comprendre qu'on ne va pas autant cesser de s'occuper des cas plus lourds, ni d'ailleurs des autres causes d'insécurité, comme la distraction et la vitesse, par exemple. Ce sont.. Ce n'est pas un phénomène isolé, il faut aussi s'occuper d'un ensemble de mesures.

Le deuxième obstacle dont on... qu'on veut soulever ici, c'est l'impression qu'il n'y a pas assez... qu'il n'y a pas de danger avant 0,08. Or, bien des études démontrent que l'alcool modifie indéniablement le jugement, le comportement au volant, et ce, bien avant d'avoir atteint le 0,08. Reste maintenant, encore une fois, à le faire savoir auprès... à le faire connaître auprès de la population.

Le troisième obstacle à cette adhésion au 0,05, c'est l'impression qu'il n'y a pas assez de surveillance policière pour s'occuper de ceux qui conduisent avec le 0,08. Alors, pourquoi ratisser si large si on pense qu'il n'y a pas assez de surveillance policière? En fait, il y aurait peut-être moins de conducteurs avec le 0,08, avec l'adoption de la mesure administrative à 0,05. Cette dernière aurait possiblement pour effet d'accroître le nombre de conducteurs qui, par crainte de se faire prendre, réduiraient systématiquement leur consommation d'alcool au point de ne pas atteindre le 0,08. Donc, on pense que ça va avoir un effet global sur l'ensemble des consommateurs d'alcool.

La question également des contrôles inopinés. Bien conscient que tout ce dossier relève d'une législation fédérale, CAA-Québec a aussi voulu tester, lors de son sondage, la perception de ses membres face à cette question soulevée à la fin de 2009. Or, 71 % de nos membres ont répondu être en faveur de l'adoption d'une loi qui permettrait aux policiers d'intercepter de façon aléatoire les automobilistes afin de les soumettre à l'alcotest. Cette donnée constitue une solide matière à réflexion dans toute la question des contrôles reliés à l'alcool, sans oublier les effets positifs qu'entraîne le sentiment que le risque d'être intercepté serait plus grand automatiquement. Pour changer attitudes et habitudes, il faudra mettre les efforts nécessaires tant en matière d'information, de sensibilisation que d'éducation, comme on l'a si bien fait dans le passé pour d'autres mesures comme la ceinture de sécurité, par exemple, ou les sièges d'auto pour enfants.

En conclusion sur ce sujet, outre le fait que cette mesure est approuvée par une majorité de ses membres, CAA-Québec en soutient l'adoption essentiellement pour ces principales raisons. Plusieurs études démontrent clairement une augmentation importante du risque d'accident mortel avec un taux d'alcool variant en 0,05 et 0,08 par rapport encore une fois à une alcoolémie nulle, risque donc qu'il ne

faut pas ignorer. Même si on reconnaît que cette mesure à elle seule ne peut enrayer le problème, on sait déjà qu'elle contribuera certes à améliorer la situation, comme cela a été le cas dans d'autres juridictions qui l'ont adoptée. Cette cause d'accident et de décès n'est pas liée à la fatalité, bien au contraire, par exemple, comme la maladie ou d'autres catastrophes naturelles. En conséquence, on doit encourager le changement d'attitude.

Vous vous souviendrez également de la démonstration qu'on a faite, l'automne dernier, sur les ondes de... à l'émission *J.E.*, sur les ondes de TVA. Évidemment, on désire simplement rappeler quelques cas. Et on voudrait aussi, d'entrée de jeu, vous dire que ce n'était pas une étude, ce n'était pas... ça n'a aucune valeur scientifique, on en est conscients. Ce qu'on voulait faire, nous, c'était simplement une démonstration de l'effet de l'alcool réel sur le conducteur. Puis c'était dans un contexte complètement sans danger, sur un simulateur de conduite. Donc, on a pu réellement voir la perte de... en fait, la diminution des capacités de conduite avec l'absorption d'alcool.

Alors donc, grâce à la participation de trois volontaires et avec notre simulateur de conduite, on a pu mettre en lumière les faits troublants sur la capacité de conduire un véhicule avec un taux d'alcoolémie se situant à 0,05 ou légèrement plus, nous... Personne n'a atteint le 0,08 dans notre... dans le test que nous avons réalisé. Force a été de constater l'impact de l'alcool sur les capacités de ces trois personnes. Déjà, à 0,05, le jugement était nettement altéré, la personnalité et le comportement, eux aussi, affectés, par exemple la conduite erratique et plus émotive, difficulté à rester dans sa voie, perte de concentration, etc.

Maintenant, pour passer à un autre sujet: l'alcool zéro chez les jeunes conducteurs, 21 ans et moins. Évidemment, CAA accueille favorablement la décision du gouvernement d'aller de l'avant avec une telle mesure, laquelle se trouve d'ailleurs appuyée par 91 % de nos membres. Cependant, nous, on aurait souhaité que cette mesure s'étende jusqu'à l'âge de 25 ans, pour aller vraiment dans le sens de l'accès graduel, qui, lui, porte les contraintes de l'accès à la conduite jusqu'à l'âge de 25 ans. Alors donc, moi, ça ferait pas mal le tour. Je pense que le temps passe, là.

Mme Gagnon (Sophie): Qui. Un mot peut-être sur le «car surfing» et les courses de rue. Évidemment, CAA-Québec s'est montré satisfait de l'encadrement légal prévu au projet de loi. Nous tenons toutefois à rappeler que la volonté de hausser les amendes aux contrevenants sera réduite par le fait que l'article 233 du Code de procédure pénale du Québec limite à 100 \$ toute amende pouvant être imposée à une personne de moins de 18 ans. Une modification au Code de procédure pénale serait indiquée, selon nous, afin que les contrevenants de 16 et de 17 ans soient soumis aux mêmes amendes que leurs confrères de plus de 18 ans. Bref, si on a l'âge de conduire, on doit aussi avoir l'âge d'assumer les amendes liées à nos erreurs de comportement.

Et finalement, pour le port du casque de vélo, nous tenons à rappeler que, même si traditionnellement CAA-Québec n'a pas supporté une mesure obligeant les adultes à porter le casque de vélo, pour ce qui est de la question des enfants de 12 ans et moins, étant donné qu'ils sont une catégorie de gens plus vulnérables, on s'est montrés solidaires de cette mesure, et nous croyons que le port du casque chez les enfants aura un solide effet d'exemplarité chez les parents, qui sentiront une juste pression de porter le casque.

En conclusion et pour revenir à nos recommandations très brièvement, nous voulions réitérer publiquement l'appui de CAA-Québec aux mesures proposées, particulièrement quant à celle du 0,05. Et nous recommandons au gouvernement, dans la foulée de l'implantation, si une telle mesure était adoptée: d'intensifier la diffusion d'information sur tous les aspects de l'alcool au volant en y démontrant un souci... son souci des préoccupations de la population que nous avons évoquées; d'étendre la mesure du zéro alcool aux jeunes de 25 ans et moins, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la période d'accès graduel à la conduite et non pas seulement de 20 ans... 21 ans et moins, pour être en harmonie avec cette période d'accès graduel; et de modifier le Code de procédure pénale afin de faire en sorte que les contrevenants de 16 et 17 ans soient soumis aux mêmes amendes que ceux de 18 ans.

● (15 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): On vous remercie.

Mme Gagnon (Sophie): Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous allez pouvoir continuer lors de la période de questions. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, représentants de CAA-Québec. Alors, M. Lapointe, qu'on a l'occasion de voir régulièrement dans les commissions, alors, Mme Gagnon, Mme Godbout, merci infiniment pour votre présence, pour votre présentation aussi, parce que CAA-Québec, je pense que c'est une organisation qui a fait son nom, qui est reconnue, qui est très crédible, et sincèrement je pense que votre opinion, pour nous, compte beaucoup au niveau du positionnement dans ce projet de loi là. J'aimerais ça juste retenir les chiffres sur les sondages que vous avez faits. Vous avez combien de membres chez vous, madame...

Mme Gagnon (Sophie): Nous représentons 1 million de membres. Évidemment, il aurait été un peu fastidieux de tous les sonder, mais on a fait un sondage avec la firme Léger Marketing auprès de un millier de nos membres, selon un échantillonnage tout à fait représentatif...

Mme Boulet: Ah oui?

Mme Gagnon (Sophie): ...de l'ensemble de la population du Québec. Étant donné que nous représentons un détenteur de permis de conduire sur quatre, on peut estimer que cet échantillonnage-là était tout à fait représentatif de la population en général. Et c'est ainsi. C'est un sondage téléphonique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: O.K. Et là-dessus vous arrivez à 71 % de... dans vos sondages les plus récents, en donnant de l'information, là.

Mme Gagnon (Sophie): Bien, en fait...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): ...non, plus que ça. Spontanément...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Prendre le temps de... Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Pardon?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Prendre le temps... Ne pas répondre directement, vous vous adressez à la présidence pour qu'ils puissent enregistrer ce que vous dites.

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Excusez-moi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y, Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Alors, à la réponse à la première question, on a eu donc une information sur le niveau de la mesure, pour ou contre. Le taux de réponses favorables était de 67%. Lorsqu'on procédait à une première... à fournir aux gens qui étaient réfractaires à la mesure, on s'adressait à ces personnes-là seulement en leur fournissant un premier élément d'information qui portait sur le risque accru de conduire une voiture avec un taux d'alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08, on augmentait, encore là, l'adhésion à cette mesure. Et, lorsqu'on ajoutait aussi le fait que les gens qui étaient les récidivistes ou les gros buveurs qui prennent le volant, qu'on avait renforcé des mesures récemment à leur égard, l'adhésion était encore plus forte, et pour en venir à un total de 78 %.

Des voix: ...

Mme Gagnon (Sophie): 78 % d'adhésion. Donc, c'est ce qui nous fait dire que plus on informe la population, plus elle comprend, mieux elle est en mesure d'approuver et d'accepter ces mesures-là. Et ça, c'est fondamental pour nous, d'où la recommandation principale. On ne pourrait pas implanter avec succès, selon nous, une telle mesure si on n'y va pas de solides campagnes de sensibilisation, d'explication, parce qu'il y a énormément de confusion malgré les efforts faits. Puis on voit qu'on progresse. Mais c'est une mesure qui mérite d'être bien expliquée, notre sondage le démontre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, Mme Sophie — c'est bien ça, hein, c'est Mme Sophie — vous m'expliquez, là, qu'avec l'information puis quand les gens savaient de quoi on parlait, là, avec les éléments qui viennent avec la mesure, 78 % de vos gens étaient d'accord avec le fait de mettre la mesure... la mesure administrative à 0,05?

Mme Gagnon (Sophie): Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Boulet: O.K.

Mme Gagnon (Sophie): Oui, absolument.

Mme Boulet: D'accord. Alors, 78 %, c'est un chiffre qui est très significatif. Et, au niveau des jeunes, pour 21 ans et moins, vous me parlez de 91 % ?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

M. Lapointe (Yvon): Effectivement, oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Oui, certainement. C'est ça. Donc, on dit qu'effectivement 91 % de nos gens ont adhéré à cette mesure-là, de porter jusqu'à 25 ans, là, l'âge de zéro alcool, dans le fond.

Mme Boulet: O.K.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, le principe du jusqu'à 25 ans, ça va avec... pour accompagner l'accès graduel à la conduite. C'était d'ailleurs la recommandation de la Table québécoise de la sécurité routière en 2007. La commission de la jeunesse avait recommandé jusqu'à 25 ans, à l'époque. Maintenant, ils sont plus larges encore, ce serait: pour tout nouveau conducteur, il faudrait qu'il y ait trois ans de zéro alcool, là, parce qu'on sait qu'on a mis les périodes probatoires, là, peu importe l'âge. Alors, quelqu'un qui a 35 ans ou qui a 40 ans qui va chercher un premier permis de conduire, ce que la commission de la jeunesse voudrait, c'est que ce soit zéro alcool pendant trois ans pour tout nouveau titulaire de permis.

Alors, ce n'était comme pas évident, là. Mais, jusqu'à 21 ans, on pense qu'on fait un premier bon pas qui est très significatif, parce que, entre 20 et 21 ans, ils sont 50 %, leur taux d'accidents ou à risque, là, au niveau de l'alcool, là, dans les accidents est près de 50... Mme Gagnon, je vais vous... Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): À cet égard, effectivement, on se rend compte que la période... Quand on regarde les statistiques au niveau des accidents...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): ...nous constatons que le risque d'avoir des accidents, à partir de l'âge de 25 ans, il chute dramatiquement et, comme la période d'accès graduel... on trouvait que l'occasion était belle d'avoir cette période-là, puisque c'est une période tout à fait favorable à l'acquisition de comportements sécuritaires durables qui, à la longue, vont avoir des effets bénéfiques sur l'ensemble des automobilistes. Alors, on trouvait l'occasion intéressante effectivement de porter... d'harmoniser ces mesures-là jusqu'à 25 ans.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Dites-moi... Alors, moi, je suis très satisfaite, là, puis je trouve... en tout cas je suis d'accord avec votre position. Je ne peux pas être contre évidemment, ça va dans le même sens que le projet de loi qui a été déposé. J'aimerais vous entendre, M. Lapointe, et je n'ai aucune idée...

M. Lapointe (Yvon): ...difficile.

Mme Boulet: Non. J'aimerais vous entendre, M. Lapointe, sur quelque chose que je ne sais même pas la tangente du CAA. Souvent, on nous dit qu'il faudrait faire plus pour les récidivistes. Est-ce que vous auriez des pistes de... Qu'est-ce qu'on pourrait faire de plus si jamais on allait

encore plus loin au niveau des récidivistes? Parce que vous savez qu'au cours des deux dernières lois on a mis en place, là, des mesures importantes, on a mis en place le 0,160, qui est déjà reconnu comme récidiviste et qui est déjà susceptible d'avoir un antidémarrage éthylométrique, là, dès la première infraction. Est-ce qu'il faudrait faire plus?

Je comprends qu'il y a toujours la portée du Procureur, là, qui en bout de ligne décide, et ça, ça ne relève pas du Code de la sécurité routière. Et ça, d'ailleurs, on a déjà demandé, là, à mon collègue Jacques Dupuis de sensibiliser les procureurs de la couronne à donner des peines qui soient significatives de la faute, là, parce que souvent les peines ne sont peut-être pas suffisamment sévères.

Mais, en termes du Code de la sécurité routière, auriez-vous quelque chose à dire: Bien, nous autres, on pense, là, que les récidivistes, il faudrait faire ça de plus? J'aimerais vous entendre. Parce que, là, on va ouvrir le Code de la sécurité routière, puis rien ne nous empêche d'intervenir puis d'ajouter quelque chose qu'on pense qui... Parce que souvent on se fait dire: Il faudrait enlever l'immatriculation. Mais, quand il y a juste un véhicule familial, on fait quoi? Alors, avez-vous quelque chose, vous? Avez-vous réfléchi à ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Alors, je pense que déjà... à faire plus, je ne le sais pas, mais faire... laisser le temps faire son oeuvre avec les mesures qui ont été récemment implantées. Je pense ça va prendre un certain temps avant que les effets se fassent sentir. Mais on sait aussi pertinemment que, quel que soit le type d'usager de la route, quel que soit... qu'il soit délinquant ou pas, on va toujours agir... et on est comme ça, moi, en tant que conducteur et tout le monde aussi, on agit en fonction du risque... le sentiment qu'on a du risque d'être pris. Alors, les conducteurs récidivistes ou n'importe quel autre, s'ils prennent le volant pareil, s'ils conduisent sans permis, bien je pense qu'il y a un peu de l'absence de cette crainte d'être pris à tout moment donné.

Alors, je pense qu'on parlait des... Dans ma présentation, tantôt, je parlais du contrôle inopiné. On peut parler de barrages routiers qui ne sont pas annoncés, des choses qui font en sorte que les gens, avant de décider de prendre le volant alors qu'ils ont bu ou qu'ils ont un doute sur est-ce qu'ils ont atteint ou pas le 0,08, bien, c'est... Je pense que c'est un élément majeur à considérer dans les procédures.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

● (15 h 40) ●

Mme Gagnon (Sophie): En complément à ce que mon collègue dit, il y a également cette nouvelle technologie qui est en voie d'implantation. On a vu des projets pilotes à Lévis. La Sûreté du Québec aussi a considéré la technologie. On voit d'un oeil favorable le fait qu'on puisse avoir dans les voitures de patrouille une technologie, une caméra, des caméras qui permettent d'identifier rapidement des conducteurs qui sont au volant d'une voiture alors qu'ils ne sont pas... soit qu'ils n'ont pas payé leurs immatriculations, mais c'est surtout une question de sécurité routière pour nous, c'est d'être en mesure d'agir, de contrôler davantage. On parle de barrages, mais cette technologie-là aussi peut être favorable. Parce que, dans le fond, ils ne sont pas nécessairement nombreux, mais il faut les attraper, et c'est de dire quels sont les moyens à notre disposition pour être en mesure d'agir. Et les récidivistes sont un problème beaucoup plus large, à notre

avis, que strictement le fait d'être sur nos routes. Il s'agit de problèmes... de maladie, hein? Et il faut s'assurer de les encadrer, ces personnes-là, au niveau social, familial, de façon telle qu'on s'assure de ne pas les remettre sur la route et de bien s'en occuper. Voilà. Je pense que ça complète.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Madame. Mme la ministre.

Mme Boulet: Un système de reconnaissance de plaque, évidemment ça a fait... je pense que ça a donné d'excellents résultats, et c'est sûrement un principe qui devra être étendu, là, de façon beaucoup plus large dans l'ensemble des régions du Québec. Évidemment, les nouvelles technologies aussi. Un jour, on aura des voitures qui détecteront soit par la lecture de la pupille ou soit par les mains sur le volant si une personne est en état ou pas de conduire. J'imagine qu'un jour on verra ça également. Parce qu'il y a des compagnies qui se penchent là-dessus: comment on peut identifier de façon, là, physique, là, est-ce que le conducteur qui prend le volant, est-ce qu'il est en état de conduire.

Moi, j'aimerais vous entendre peut-être un petit peu sur le cellulaire au volant parce que vous dites, là, que, vous, vous auriez interdit et le mains-libres... complètement, là, finalement, pas de combiné puis pas de mains-libres non plus, là. Pourtant, M. Lapointe, vous êtes à la table québécoise, là, alors j'imagine que vous avez plaidé ça. Alors, j'aimerais juste vous entendre là-dessus, là. Vous auriez fait le pas de plus, là.

Le Président (M. Ouellette): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Merci. Effectivement. D'ailleurs, on a fait aussi une démonstration de ce phénomène-là, de l'usage du cellulaire au volant et de d'autres sources de distraction, comme boire et manger, comme parler avec un passager, et tout ça. Mais le cellulaire, le cellulaire au volant, en mode mains-libres et en mode... au combiné, pour nous, quel que soit le mode utilisé, on a découvert que c'était la conversation qui était le problème et non pas le fait d'avoir ou pas en main un appareil.

Alors donc, nous, nous aurions souhaité au départ que l'interdiction soit totale dès le départ, et on revient, dans le fond, avec cette même position-là, à savoir que, quand on est au volant, la conduite étant une tâche très complexe, et la démonstration qu'on a faite l'a corroboré, il est très difficile de pouvoir parler intelligemment au volant et conduire de façon très sécuritaire en même temps. On va négliger l'un ou l'autre. Et, si on veut dire des choses intelligentes, bien, on va peut-être conduire de façon moins intelligente. C'est un peu ce qui ressort, là, de nos... ce qui a soutenu notre position.

Mme Boulet: M. Lapointe, j'aimerais ça, dites-moi, y a-tu des moyens précis ou y a-tu une stratégie, un plan de match que... Comment on pourrait faire en sorte que le message du 0,05 passe davantage, qu'on comprenne, là, que ce n'est pas le 0,08, qu'on passe au 0,05, que ce n'est pas le Code criminel qui passe à 0,05 mais que c'est un message que, quand on consomme, on ne conduit pas, que c'est administratif? Auriez-vous une stratégie, vous, là? Parce que vous êtes une organisation quand même assez branchée, là, puis en lien très proche, là, avec vos membres puis avec la population. Dites-nous, auriez-vous une façon, là, de bien faire comprendre le message? Puis à la limite la population pourra

faire prendre une décision mais à la lumière de l'ensemble des éléments, puis des éléments qui sont les bons aussi, pour ne pas qu'elle fasse une mauvaise analyse.

Ce n'est pas le 0,08, qui descend au 0,05, c'est un 0,05 avec une mesure administrative. Il y a une suspension de permis, mais il n'y a pas de saisie de véhicule. Je le répète parce que c'est important qu'on le dise: Pas de saisie de véhicule, il n'y a pas de points d'inaptitude et il n'y a pas de perte de points, d'amende... oui, des amendes. Il n'y a pas d'inaptitude, il n'y a pas d'amende. Alors, c'est vraiment un message, de dire à la population: Quand vous n'êtes pas en état, pendant 24 heures il vaudrait mieux être plus prudent et puis rester peut-être à la maison puis, quand vous serez mieux, demain matin, vous prendrez votre véhicule, là. Auriez-vous, là, si vous étiez à ma place, là, ou comme gouvernement, y a-tu... auriez-vous un plan de match, là, vous autres, à nous proposer pour qu'on comprenne bien à tout le moins l'objectif qui est recherché et qu'est-ce que ça... qu'est-ce que ça a de contraignant pour celui qui se fait interpellé?

Le Président (M. Ouellette): En deux minutes, M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. En fait, je pense qu'au départ il faut vraiment que les gens... Et ça, nous, dans notre entourage, on en parle, même au bureau, on parle de ça, les gens comprennent encore mal que c'est une mesure administrative. Je pense que ça, il y a des efforts importants à faire pour démystifier ce phénomène-là. Donc, c'est une mesure administrative et non pas une mesure qui peut avoir des conséquences criminelles, au départ.

L'autre chose, c'est: C'est quoi qui se passe chez la personne lorsqu'elle a atteint 0,05 et quel effet ça peut avoir sur la conduite? Nous, on a tenté de faire ça dans notre petit test avec des moyens du bord, mais c'est certain qu'il y a peut-être des efforts supplémentaires à faire, là... bien, les moyens du bord... il faut s'entendre. Mais quand même ce n'était pas une étude... — comprenez-vous? — une étude scientifique. Il y a peut-être quelque chose de plus à faire, et on serait ouverts à collaborer aussi avec vous pour aller plus loin dans ce sens-là. On a la technologie pour le faire, vous avez peut-être des moyens qu'on n'a pas, et tout ça. Donc, il y a peut-être quelque chose qu'on peut faire ensemble dans ce sens-là pour encore une fois... c'est une question d'éducation, sensibilisation mais aussi éducation. Une fois que les gens auront compris... Il n'y a personne qui veut tuer quelqu'un sur la route, hein, on est conscients de ça. Et, à partir du moment où on comprend qu'on est devenu un conducteur dangereux, bien on va s'abstenir. Dans la plupart des cas, on va s'abstenir.

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

Mme Boulet: Bien, Mme Sophie a quelque chose...

Mme Gagnon (Sophie): Bien, simplement...

Le Président (M. Ouellette): Oui.

Mme Gagnon (Sophie): Pardon. Simplement pour dire aussi que de faire la promotion des alternatives... On le sait, on le voit, Nez rouge, si, à Québec, on a un service de raccourci, on ne laissera pas tomber nos membres qui ont un verre de trop, qui ne veulent pas prendre le risque.

Alors, on le fait connaître, on en fait la promotion, de ce service-là. Mais de faire valoir les alternatives, de faire valoir le danger, l'introduction d'un module complet dans le nouveau programme de formation pour les jeunes conducteurs va aussi faire son effet. Mais je pense que la répétition d'un message, on ne pense pas à des changements d'attitude sans marteler un message. Alors, ne serait-ce que de faire des campagnes de sensibilisation au-delà que sur des périodes très courtes et très intensives, mais d'avoir un plan de match à répétition avec... cibler... en ciblant les médias sociaux qui peuvent être utilisés de plus en plus également, il y a moyen de faire circuler le message, mais il faut y revenir.

Le Président (M. Ouellette): 20 secondes, Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est un commentaire, tout simplement. Vous dire que votre contribution à l'émission, avec votre simulateur, je peux vous dire que c'était très parlant. C'était très parlant de voir le monsieur, là, qui était à peu près de la corpulence de mon collègue et qui était...

Des voix: ...

Mme Boulet: Non, non, mais, non, non, c'était impressionnant, M. Lapointe, je veux vous le dire. C'était très...

Des voix: ...

Mme Boulet: Non, non, mais je n'ai pas dit... je n'ai pas dit... J'ai dit «la corpulence», je n'ai pas dit de quel sens. Ce que je veux dire, c'est que c'était très parlant. L'homme avait une certaine corpulence, il était à 0,05, et on voyait très bien qu'il avait des difficultés pour s'adapter à sa conduite automobile. Alors, je veux vous dire que ça, tout le monde comprend ça.

Mme Gagnon (Sophie): Exact.

Mme Boulet: C'était un reportage qui était très parlant, qui nous donnait un portrait, là, très juste de la situation. Et je voudrais dire merci à CAA-Québec d'avoir participé d'une façon aussi concrète, parce qu'on peut être là, des fois, assis à jaser, mais, quand on met les choses vraiment en perspective, là, comme sur le vrai terrain, là, ça dit les choses. Mais, pour la population, c'est autre chose.

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

Mme Boulet: Merci.

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

M. Bergeron: Merci, M. le Président. J'ai l'impression qu'il va falloir que je m'y fasse parce que ça fait seulement deux témoins que nous avons depuis ce matin puis ça fait deux fois qu'on fait référence à ma corpulence.

Une voix: Oui. Qui est fort impressionnante.

M. Bergeron: Bien, je dirai que c'est probablement parce que j'ai du tonus que...

Une voix: ...du coffre.

M. Bergeron: ...un gars qui a du coffre. Mais, enfin, quoi qu'il en soit, j'imagine que ça risque de revenir au cours des audiences, alors je vais commencer à me faire à l'idée. Non, non, je ne vous en tiens pas rigueur, Mme la ministre, soyez sans crainte.

Mme Boulet: ...

M. Bergeron: Écoutez, à titre de membre de CAA-Québec et comme parlementaire, je suis heureux de voir que l'organisme a pris position. Je ne sais pas si je suis heureux qu'il ait pris position dans ce sens-là, mais ça, on y viendra éventuellement. Puis je suis heureux de voir que vous avez effectivement conduit un sondage auprès des membres. Malheureusement, je n'étais pas dans l'échantillon. Mais, à titre de membre et à titre de parlementaire, je serais cependant intéressé à connaître la méthodologie de votre sondage, si vous pouviez nous la communiquer, et également savoir: Est-ce que c'est vous qui avez conduit le sondage ou si c'est une firme indépendante?

Le Président (M. Ouellette): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Alors, c'est un sondage qui a été mené au mois de janvier 2010 avec la collaboration de la firme Léger Marketing, un sondage téléphonique auprès de 1 000 répondants qui correspondaient à un échantillonnage représentatif de nos membres mais aussi représentatif de l'ensemble de la population. Bien, les niveaux d'erreur, les marges d'erreur, et tout ça, sont tout à fait semblables à celles qu'on remarque dans tout sondage fait par une firme externe.

Effectivement, on a d'autres moyens également de faire des sondages, on le fait régulièrement avec Internet, et les résultats corroborent dans les mêmes tendances. Évidemment, on n'a pas nécessairement exactement les mêmes points de pourcentage, mais c'est des tendances qui se confirment. Donc, on l'a fait deux fois plutôt qu'une, effectivement.

● (15 h 50) ●
M. Bergeron: Je vous remercie beaucoup. Quant à la fameuse norme du 0,05, puisque c'est celle qui manifestement est la plus controversée, quoi qu'il y en a une autre qui l'est un peu, puis on va y revenir un petit peu... on va y revenir plus loin, mais, le 0,05, j'écoutais la ministre tout à l'heure dire qu'il n'y a pas de conséquence pénale, judiciaire, que c'est juste un moyen de sensibilisation des citoyennes et des citoyens à l'importance de ne pas consommer d'alcool lorsqu'on prend le volant. Puis on dit: Bien, va te reposer chez toi 24 heures puis après ça tu prendras le volant. Il y a quand même, il faut le reconnaître, un côté punitif dans la mesure du 24 heures. Ce n'est pas juste: Va cuver ton vin pendant le temps que ça passe puis après ça tu pourras conduire ton véhicule. Il y a vraiment un caractère punitif. C'est-à-dire, pendant 24 heures, là, tu es hors des routes. À moins que vous me fassiez la démonstration que ça prend 24 heures pour abaisser le taux de 0,05 à 0,00, il faut reconnaître, quoi qu'on dise et malgré les intentions que vient d'affirmer la ministre, qu'il y a quand même, malgré tout, un caractère punitif à la mesure.

Je reprend vos trois objections généralement soulevées. La première: «L'impression qu'on ne s'attaque pas au vrai problème: les gros buveurs et les récidivistes de l'alcool au volant.» Bon, la ministre vous a demandé:

Avez-vous des suggestions? Vous avez donné une réponse. Aujourd'hui même, il y a MADD Canada qui a lancé... émis un communiqué de presse avec des mesures pas mal plus costaudes — sans référer à ma corpulence évidemment — pas mal plus costaudes pour s'attaquer aux récidivistes. On va recevoir, demain après-midi, les gens de MADD Canada, ça fait que je serai très intéressé, à ce moment-là, d'entendre ce qu'ils auront à dire.

L'autre élément: «L'impression qu'il n'y a pas de danger [à] 0,08.» Or, je ne sais pas si vous voulez dire qu'il n'y a pas de danger à... «Avant 0,08», O.K. Alors, vous faites référence à des études. Encore une fois, on nous avance fréquemment des études. Je les attends. J'ai hâte de voir ces études. Je ne les mets pas en doute, mais c'est beau de nous les invoquer, mais ça serait le fun qu'on puisse les avoir.

Le troisième élément, alors ça, ça, j'ai trouvé ça bien intéressant: «L'impression qu'il n'y a même pas assez de surveillance policière pour s'occuper de ceux qui conduisent avec 0,08; pourquoi vouloir ratisser plus large?» Et là ce que vous répondez comme argument à cette objection, c'est: «...il y aurait peut-être moins de conducteurs [à] 0,08 qui prendraient le volant avec l'adoption de la mesure administrative du 0,05.»

Je ne veux pas avoir l'air trop sévère, mais ça ne vaut pas cher la livre pour convaincre ceux qui invoquent cet argument-là que l'argument ne mérite pas d'être avancé. Vous nous dites: Il va peut-être y avoir moins de conducteurs avec 0,08 qui prendraient le volant si on adopte la mesure administrative du 0,05. Ce n'est pas de nature à les convaincre trop, trop, là, les gens qui invoquent cet argument-là pour dire... l'argument qu'il n'y a pas assez de surveillance policière pour s'occuper de ceux qui conduisent à 0,08, vous n'allez pas trop, trop les convaincre, avec cet argument-là.

Le Président (M. Huot): Mme Gagnon.

M. Lapointe (Yvon): Je peux y aller...

Le Président (M. Huot): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): En fait, ce qu'on dit, c'est que, si quelqu'un... Tantôt, Mme Gagnon faisait référence aux gens qui éviteraient de prendre le dernier verre. Enfin, ils se poseraient la question à savoir: Est-ce que je peux en prendre un autre parce que je vais prendre mon auto tantôt? Bien, automatiquement, on pense que la mesure de 0,05 va faire en sorte que, si les gens se posent cette question-là, si c'est suffisamment clair au niveau de l'information et au niveau de l'éducation qu'on va faire aux gens, on les convainc suffisamment du fait que ça commence à être dangereux à partir de 0,05, bien, automatiquement, s'ils ne prennent pas le dernier verre, ça va avoir un effet sur l'ensemble. Enfin, ceux qui conduisent habituellement avec 0,16, probablement qu'ils ont conduit avec un taux alcoolémie moindre parce qu'à partir du moment où cette mentalité sera bien établie les gens vont... Il faut amener les gens à ce questionner. Nous, notre position, dans le fond, c'est: Boire ou conduire? Alors, si les gens se questionnent à savoir: Est-ce que je suis en état de prendre mon auto ou est-ce que je dois prendre le dernier verre?, bien, automatiquement, ça va avoir un effet d'ensemble. C'est la position qu'on prend dans ce sens-là. Voilà.

M. Bergeron: Mme la Présidente... M. le Président, pardon.

Le Président (M. Huot): Oui, là, il y a une chaise musicale, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, c'est ça. Je sens que la position est déjà plus affirmée que dans votre texte. Dans votre texte vous dites: Il y aura peut-être moins de conducteurs à 0,08. Et là vous nous dites: S'il y a telle mesure, telle mesure, tel truc, tel truc, tel truc, ça va avoir un effet, mais toujours si on a la combinaison des si, si, si. Si on ne les a pas, ce que je comprends, c'est qu'il n'y aura pas vraiment d'effet.

Le Président (M. Huot): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Bien, en fait, on le sait, la recette, elle est là même lorsqu'on veut faire des progrès en sécurité routière. Il y a toujours trois éléments clé: des mesures législatives appropriées qui sont perçues comme étant justes et équitables; une information, une sensibilisation et maintenant on peut même dire aussi une éducation appropriée pour bien expliquer ces mesures-là et les faire connaître; et finalement un contrôle adéquat. Et, quand il manque un de ces ingrédients-là, on peut penser qu'il y a une faiblesse dans la chaîne et que ça peut se répercuter. Mais c'est clair que, pour nous, si on agit sur ces trois actions-là...

Et on a tenu à le rappeler, que, dans l'implantation d'une mesure potentiellement aussi controversée, c'était d'autant plus important de s'assurer qu'il y aurait cette information-là, claire, mais aussi un contrôle juste. Et probablement aussi qu'en faisant plus de contrôle, plus de surveillance, en faisant la promotion des alternatives, on va avoir un effet. Et le sondage était très clair, les gens nous ont dit que probablement qu'avec cette... bien, pas probablement, avec cette mesure-là, nous, on perçoit qu'on va comme abaisser d'une coche le niveau de l'alcoolémie sur les routes au Québec.

M. Bergeron: Moi, je pense, M. le Président, que Mme Gagnon vient de mettre le doigt sur le noeud du problème. Vous venez, en quelques mots, de mettre le doigt sur le noeud du problème. C'est que le gouvernement nous demande d'établir la norme, mais ne nous dit pas, d'une part, s'il va y avoir une mesure... une campagne de sensibilisation entourant ce ... puis ne nous dit pas, d'autre part, quelles ressources vont être affectées pour s'assurer de sa mise en oeuvre. Et il est là, je pense... elle est là, l'essentielle de la problématique. Parce que, moi, j'ai été très troublé, ce matin, par une statistique qui nous a été livrée par rapport à l'abaissement à 0,04 en Saskatchewan, où ça n'aurait pas eu, semble-t-il, d'effet très positif sur le taux d'accidents, taux d'accidents mortels, qui se situerait plus... de façon... à un niveau plus élevé qu'au Québec malgré le fait que c'est 0,04. Alors, évidemment, vous comprendrez ma préoccupation puis le fait que j'accueille avec beaucoup d'intérêt les arguments que vous venez d'avancer.

Le Président (M. Huot): Mme Gagnon, vous voulez réagir?

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Si je peux me permettre. Également, quand on parle de sensibilisation, puis on parle aussi de reddition de comptes, alors c'est important de s'assurer que, dans la façon d'implanter cette mesure-là, il y ait aussi un retour de la part du gouvernement, quand on fait, par exemple, les présentations des bilans routiers, qu'on soit en mesure de nous dire comment on a procédé pour

identifier l'efficacité d'une mesure, et ça, c'est fondamental, encore là, pour maintenir l'adhésion. Et que de savoir l'effet d'une telle mesure, ça sera un autre élément.

Mme la ministre, vous nous demandiez quelles sont les mesures. Bien, la transparence, la reddition de comptes à l'égard des payeurs de taxes, des conducteurs, qui veulent bien faire leur part mais qui veulent sentir qu'il y a une équité dans tout ce système-là, ça, c'est fondamental. Et je pense qu'il n'y aura pas un automobiliste, et c'est ce que notre sondage a démontré... ils se feront de plus en plus rares ceux qui pourront logiquement s'élever contre une telle mesure si elle porte ses fruits, et qu'on les explique, et qu'on les présente, et qu'on dise comment on a fait pour arriver à ça.

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

M. Bergeron: M. le Président. Merci, Mme Gagnon, commentaire fort pertinent. Je ne reviendrai pas sur le zéro alcool pour les conducteurs de 21 ans et moins. Sur la question de course de rue et «car surfing», vous mettez le doigt encore sur le Code de procédure pénale du Québec, où «aucune amende de plus de 100 \$ ne peut être légalement exigée d'une personne de moins de 18 ans». Comme membres de cette commission, ça fait deux fois qu'on est confrontés à cette problématique. La première fois, c'était lorsqu'on a amendé, tout récemment, la Loi sur les véhicules hors route, où on a été confrontés encore une fois à cette problématique. On a discuté, ce matin, avec les gens du ministère et de la Société de l'assurance automobile du Québec. J'espère que, d'ici la fin de l'étude de ce projet de loi, nous réussirons à trouver une solution éventuellement à cette problématique puis que la ministre réussira, dans ses contacts avec ses collègues, à trouver une voie de passage qui puisse permettre éventuellement de régler cette problématique.

Casque pour les cyclistes. Alors là, on dit: «Il appuie — CAA-Québec — également la mesure proposée par la table et retenue dans le projet de loi à l'étude qui consiste à imposer le port du casque aux jeunes cyclistes de 12 ans et moins.» Deux réserves par rapport à cette phrase, courte phrase. La première: À ma connaissance, ce n'était pas une recommandation de la table, ça. Première question.

Deuxième question: À ma connaissance, le projet de loi ne prévoit pas d'imposer le port du casque aux jeunes cyclistes de moins de 12 ans, pas maintenant. La ministre se réserve le pouvoir par voie de règlement, puis ça je vais revenir là-dessus un peu plus tard. La ministre sait ce que je pense de ce genre de truc. Alors, moi, je préférerais que la ministre, si elle juge éventuellement, elle ou une autre personne juge éventuellement qu'il vaut mieux imposer le port du casque, même si de facto c'est presque inapplicable... Tu interceptes un petit bonhomme de sept ans, là, sur la rue, tu lui demandes ses papiers? Tu lui imposes une amende? Tu sais? Alors, comment on peut appliquer ça, ça pose un certain nombre de problèmes. Puis je pense que le Parlement doit se prononcer éventuellement si on doit aller dans ce sens-là. Mais moi, j'ai deux réserves à l'égard de votre phrase, là, puis j'aimerais ça que vous me clarifiez un peu la chose par rapport à ces affirmations.

● (16 heures) ●

Le Président (M. Huot): Mme Gagnon? M. Lapointe?

M. Lapointe (Yvon): Oui. En fait, de mémoire, je ne me souviens pas si c'était vraiment une recommandation de la table ou pas. Ce n'en était pas une, hein? Et, nous, dans

le fond, le port du casque, là, ce n'est pas le sujet qui nous a le plus préoccupés, c'est bien sûr, non pas qu'on est contre le fait de porter un casque pour faire de la bicyclette, mais on pense qu'il y a bien d'autres éléments majeurs à s'occuper avant ça.

Cependant, encore une fois, c'est une question, je dirais, de vision de la sécurité, hein? Puis on pense que le fait de le donner aux jeunes... On appuie la mesure, bien sûr, et tout ça, mais on pense que le fait de le donner seulement aux jeunes... le message, de notre avis, devrait partir d'en haut et descendre vers les enfants plutôt que de partir vers les enfants et monter vers le haut. Mais, de toute façon, moi... tu peux compléter, Sophie, là, mais ce n'est pas la mesure qui nous a le plus préoccupés.

Le Président (M. Huot): Oui, Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Bien, il s'agit finalement de prendre acte que le gouvernement aura le pouvoir, dans cette législation, à partir de cette législation, si elle est adoptée, d'imposer le casque. Mais, pour nous, il nous apparaissait à tout le moins correct de dire, si on décide d'aller dans une telle mesure, de l'imposer aux jeunes de 12 ans et moins, qui sont peut-être une catégorie de gens plus vulnérables. Mais effectivement, traditionnellement, ce n'était pas une recommandation de CAA-Québec, étant donné le haut taux de port du casque et la croissance du phénomène de port de casque, de faire autre chose que de la sensibilisation, et on pense que, si on allait du côté d'une obligation pour les jeunes, il y aurait un phénomène d'exemplarité. Mais effectivement peut-être qu'il était prématuré de s'avancer sur une intention du gouvernement à cet égard, étant donné que c'est un pouvoir habilitant qui est prévu.

M. Lapointe (Yvon): Je pourrais rajouter quelque chose?

Le Président (M. Huot): Oui, allez-y.

M. Lapointe (Yvon): Je pense qu'au niveau du port du casque il y a aussi de l'éducation à faire. Pourquoi porter un casque quand on fait de la bicyclette? Moi, à ma connaissance, il n'y a pas eu beaucoup de campagnes d'information, de sensibilisation à ce niveau-là, et peut-être qu'on devrait commencer par ça, aller plus loin aussi au niveau de... je veux dire, qu'est-ce qu'on risque, dans le fond, si on tombe à bicyclette, si on se fait frapper puis qu'on n'a pas de casque? Et peut-être que là on irait chercher une certaine part d'adhésion sans même de législation.

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

M. Bergeron: Oui. Merci, M. le Président. Sur la question du téléphone cellulaire, écoutez, bon, encore une fois, je n'ai pas exploré toute la littérature, je n'ai pas analysé toutes les études, mais vous me parliez, là, d'une conversation qui ferait en sorte de ne pas détourner le conducteur de l'attention principale, qui doit être la route, la conduite, mais, s'il y a quatre personnes dans le véhicule, là, puis que le conducteur, il placote avec tous les voisins dans le véhicule, là, ce n'est pas aussi dangereux que d'avoir un mains-libres?

Mme Gagnon (Sophie): Bien, là-dessus, on pourrait répondre qu'ultimement oui, effectivement, s'il y a une telle conversation ou si on a trois marmots à l'arrière de la voiture

qui font une chicane d'enfer, c'est effectivement un risque accru. Par contre, il faut réaliser que les trois personnes qui accompagnent le conducteur sont en présence... vivent l'environnement au même titre que le... Il faut espérer que, parmi les paires d'yeux qui sont sur la route... peuvent intervenir, alors que, quand on a une conversation animée avec un interlocuteur qui n'est pas présent dans la voiture, le risque est accru. Mais il s'agit fondamentalement d'une distraction cognitive qui est, je pense, selon les études qu'on a pu lire, qui est encore plus grande lorsqu'on entretient une conversation avec un interlocuteur qui n'est pas présent. Et toute cette question-là, finalement, elle relève des sources de distraction.

Et je me permettrai de vous rappeler une statistique qui est intéressante, qui provient des États-Unis, une étude récente qui avait été menée. Et, comme je vous dis, on est vraiment au niveau des distractions, du danger relié à l'ensemble des distractions dans la conduite automobile. Et on avait suivi un très grand nombre d'automobilistes pendant un certain nombre de mois, avec des caméras — c'est vraiment une méthodologie exhaustive — et on avait réalisé qu'au terme de cette étude huit accidents ou quasi-accidents sur 10 qui étaient survenus parmi les milliers d'automobilistes qui avaient été testés avaient, dans les trois secondes précédant l'événement, une cause ou une autre de distraction. Alors, ce n'est pas rien. Et on pense que le cellulaire particulièrement...

Et c'est le faux message de sécurité qu'on envoie quand on dit oui au mains-libres et non à l'appareil en main. On a vu, on l'avait prévu puis ça c'est avéré, les gens se sont tournés massivement vers ces appareils sans... à mains-libres, et on pense que finalement, au lieu d'avoir endigué le problème, on l'a peut-être augmenté, puisque les technologies sont là pour rester. Et il faut plutôt s'attaquer à la source du problème, c'est-à-dire beaucoup plus généralement le risque associé à la distraction du volant.

Alors, vous avez raison de dire que des enfants bruyants dans une voiture, le fait d'essayer d'attraper une pomme qui est tombée sur le plancher du conducteur ou... J'ai vu des gens qui se rasaient. J'ai déjà vu un monsieur qui pratiquait son trombone sur l'autoroute 20 entre Québec et Montréal. Alors, ce sont tous des comportements qui sont à risque et qu'il faut décourager sur la route.

M. Bergeron: O.K., parce que...

Le Président (M. Huot): En peu moins d'une minute, M. le député.

M. Bergeron: Oui. Parce que, M. le Président, ma préoccupation, c'est de dire: Je comprends, c'est animé de bonnes intentions, puis l'enfer est pavé de bonnes intentions, mais est-ce qu'on va commencer à réglementer la consommation de croustilles, de café, de chocolat chaud, de mettre un CD, de changer de poste de radio? Parce que tout ça, ce sont des sources de distraction qui peuvent occasionner des accidents. Mais on ne légifère pas sur le reste, la madame qui se fait les cheveux au volant, le monsieur qui se rase au volant, on le légifère pas là-dessus, mais on légifère sur le cellulaire.

Le Président (M. Huot): Je vous laisse 20 secondes.

Mme Gagnon (Sophie): Simplement pour conclure, le fait d'être conscient du risque potentiel associé à ces distractions-là, c'est déjà un pas dans la bonne direction. Et

c'est plus de l'éducation, et c'est fondamentalement ce que CAA-Québec a toujours... fait la promotion, c'est-à-dire d'éveiller les consciences et même au-delà de... Nous, on n'avait jamais été en faveur nécessairement d'une réglementation à la base de l'interdiction du cellulaire. Ce qu'on a toujours dit, c'est: Soyons conscients que le phénomène de la distraction au volant, il est omniprésent, et il faut l'attaquer par de l'éducation.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup. Je reconnais maintenant M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Pardon. J'ai besoin... Vous aviez été remplacé ce matin par le député de Shefford. J'ai besoin du consentement de tout le monde pour donner la parole au député de Beauce-Nord.

Des voix: ...

Le Président (M. Huot): Donc, vous avez la parole pour trois minutes, M. le député.

M. Grondin: Merci. Alors, écoutez, moi, j'ai peu de temps, alors je vais aller direct au but. Moi, le 0,05, remarquez que, dans un autre projet de loi, j'étais entièrement contre ça parce que je me disais qu'on avait peut-être d'autres choses à faire avant d'arriver là, parce que je pense qu'il y a encore beaucoup de gens qui se promènent sur les routes à 0,12, 0,15, et puis, si on met nos forces policières à aller s'occuper des gens qui ont 0,05, qui, pour moi, ne sont pas des criminels, alors on va... ces gens... la police, quand elle va s'occuper des 0,05, bien les 0,12, 0,15 vont se promener sur les routes. Alors, on fait quoi?

Quand les policiers sont venus ici la dernière fois, ils nous disaient que, quand ils arrêtent quelqu'un qui est à zéro... qui est en haut de 0,08, ils ont quand même entre deux heures et quatre heures de paperasse et de temps à passer avec lui. Alors, ça enlève des policiers sur la route. On va arrêter des 0,05 puis les autres vont pouvoir se promener. C'est ma préoccupation.

Et puis, la deuxième, c'est: Qu'est-ce qu'on fait avec les gens qui ont de la médication, qui prennent des médicaments, que ce soit pour... il y en a qui prennent ça pour se tenir réveillés. Il n'y a aucune norme, on ne peut pas les arrêter à nulle part, on n'a aucun test. Il y en a qui fument du pot, on n'a aucun test. Entre moi, là, moi, je... remarquez que ce n'est pas une... ce n'est pas des choses que déjà prises dans ma vie, là, on ne partira pas de... mais...

Une voix: De l'alcool?

M. Grondin: De l'alcool, oui, mais pas des médicaments. Mais est-ce qu'on a des données, est-ce qu'on a quelque chose? On veut régler un problème, mais combien est-ce qu'on en laisse de côté, des problèmes, là?

Le Président (M. Huot): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Moi, je pense que — on en discutait encore ce matin, là — le 0,05, dans le fond, là, c'est la base du problème, hein? Si tout le monde est en deçà de 0,05, il n'y en a plus, de problème. Et le 0,05, c'est donc

la fondation du problème, et le reste étant les 0,08 et plus. Puis les récidivistes, bien c'est comme la pyramide, hein, plus on s'en va vers la pointe, moins il y a de gens, mais on peut... on doit s'en occuper pareil. Mais ce n'est pas parce qu'on travaille sur la toiture de sa maison, qu'on travaille sur les murs, qu'on ne doit pas s'occuper de la fondation. Je pense, la fondation est encore plus importante que tout le reste parce que c'est elle qui soutient. C'est un peu dans... cette analogie-là qu'on veut faire pour montrer qu'il faut travailler sur tous les plans. Il ne faut pas isoler le 0,05. Ça fait deux ans qu'on en parle, déjà il y a une certaine mobilisation qui se fait dans la population, on le voit auprès de nos membres, hein? Parce qu'il y a deux ans on n'avait pas cette adhésion-là, aujourd'hui on l'a. On a martelé le sujet et puis je pense qu'il faut... il ne faut pas le laisser tomber parce qu'on a fait du chemin, il ne faut pas le perdre, là.

● (16 h 10) ●

Le Président (M. Huot): Quelques secondes, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Oui. Écoutez, en parlant de vos membres, je suis un de vos membres, mais je ne pense pas que j'ai répondu favorablement à votre sondage. Mais je vous entendais parler tantôt des casques à bicyclette, et tout ça. C'est bien entendu, là, nos jeunes, là, qu'on les mette dans une cage d'acier avec un cadenas puis qu'on débarrerait à 18 ans, il n'y aurait aucun problème. Si, quand on se lève le matin, il y a un problème, on peut tomber malade dans la journée, on peut tomber à terre dans la journée.

Le Président (M. Huot): Ça complète votre temps, M. le député de Beauce-Nord. Je cède maintenant la parole au député de La Peltrie pour trois minutes.

M. Caire: Merci, M. le Président. Bien, je veux prendre là où mon collègue a laissé. Vous dites que le 0,05, c'est ça, le problème. J'écoutais M. Lefebvre, ce matin, de l'Association des restaurateurs, qui nous disait: 0,05, c'est un comportement responsable, c'est une consommation responsable. Vous, vous dites: Non, c'est un problème, c'est un problème qui est même grave parce que des gens qui sont à 0,05 sont susceptibles de causer des accidents mortels, leurs facultés sont à ce point affaiblies. Je ne comprends pas votre logique. Parce qu'on va suspendre leur permis pour 24 heures: sanction administrative, pas de point de démerite, pas de casier judiciaire. Ces gens-là sont dangereux, mais on va les traiter comme des gens qui ont juste... à qui on donne une petite tape sur les doigts. Dans 24 heures, ils vont pouvoir recommencer, perdre leur permis pour un autre 24 heures, puis recommencer dans 24 heures, et ça, indéfiniment. Bien, s'ils sont si dangereux que ça, pourquoi votre recommandation n'est pas de criminaliser ce comportement-là?

Le Président (M. Huot): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Bien, écoutez, nous, ce qu'on dit à cet égard, c'est que, à l'heure actuelle, c'est 0,08, et là, on parle de faire un mouvement vers le 0,05, mais, pour nous, il est clair que... Je perds le fil, là...

M. Lapointe (Yvon): Oui, mais ce n'est pas... En fait, on fait un mouvement vers le 0,05, mais ce n'est pas une mesure criminelle, là. C'est ça. C'est une mesure administrative.

Mme Gagnon (Sophie): Oui, puis on ne veut surtout pas...

M. Caire: Pour être logique, ça devrait être criminel parce qu'ils sont dangereux. C'est ce que vous dites, là: Ils sont dangereux.

Mme Gagnon (Sophie): Non, c'est... Ce qu'on veut faire... ce qu'on reconnaît qu'il est pertinent de faire, c'est d'envoyer un message important de prévention. Et c'est ce qu'on pense qu'il va arriver...

M. Caire: Une publicité, ça ne ferait pas la même... Faire une publicité à la télévision, ça va envoyer un message de prévention, ça aussi?

Mme Gagnon (Sophie): Mais je pense que c'est une... Oui, effectivement, ça ne l'exclut pas.

M. Caire: Pourquoi il faut mobiliser des policiers pendant des heures, qui vont effectivement avoir de la paperasserie à faire...

Mme Gagnon (Sophie): Bien, il faut faire attention, c'est deux...

M. Caire: ...pour quelqu'un qui va pouvoir recommencer exactement le même comportement dans 24 heures? Parce qu'il n'y a aucune... il n'y a aucune gradation là-dedans, là.

Mme Gagnon (Sophie): Il faut faire confiance à l'ensemble des automobilistes aussi. Je pense que, avec une mesure comme celle-là qui est introduite, elle va avoir un effet, si on en communique les résultats aussi, de dissuasion, un effet de prévention, on va... Il faut voir que la plupart des automobilistes n'ont pas l'intention, comme on dit... On n'a pas l'intention de causer un accident quand ça arrive, mais c'est une...

M. Caire: Non, mais les gens qui sont à 0,08 non plus n'ont pas l'intention, mais la société a statué qu'à 0,08 c'était dangereux. Ce que vous venez de nous dire, c'est que, attention, à 0,05, vous êtes aussi dangereux. Donc, pourquoi est-ce que vous n'êtes pas conséquents de ce que vous venez de nous dire...

Mme Gagnon (Sophie): Non, je pense qu'à 0,05...

M. Caire: ...en disant: C'est un comportement qui est criminel, criminalisez-le, tu sais?

Le Président (M. Huot): 15 secondes.

M. Lapointe (Yvon): En fait, ce qu'on dit, c'est que, à 0,05, nos comportements commencent à être moins alertes etc... En fait, on a des comportements qui sont plus à risque...

M. Caire: Mais est-on dangereux, oui non?

M. Lapointe (Yvon): ...qui sont plus à risque et qui peuvent...

Une voix: ...à être pompette.

M. Lapointe (Yvon): ...qui peuvent causer... On commence à être pompette, si vous voulez. On peut... en fait, on peut causer un accident.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup, ça complète...

Des voix: ...

Le Président (M. Huot): Ça complète les échanges. Mme Sophie Gagnon, M. Yvon Lapointe, Mme Isabelle Godbout, du CAA-Québec, merci pour votre contribution aux travaux de cette commission. J'invite maintenant les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec à prendre place.

Et je suspends quelques instants les travaux.

(Suspension de la séance à 16 h 14)

(Reprise à 16 h 17)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous recevons maintenant l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Je demande aux personnes présentes de bien vouloir s'identifier. Et je vous rappelle que vous disposez d'une période de 10 minutes pour faire la présentation de votre mémoire. Je vous cède la parole.

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

M. Girard (Romain): Merci beaucoup. Mon nom est Romain Girard, je suis vice-président de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Je suis accompagné de Me Geneviève Frenette, membre de notre équipe.

Alors, merci de nous recevoir. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour, mesdames et messieurs membres de cette commission. J'ai un peu le... La dernière fois que j'ai eu l'occasion de parler à Mme la ministre, elle m'a accusé de parler beaucoup, alors je vais essayer de parler moins que 10 minutes pour rétablir...

Une voix: ...

M. Girard (Romain): Ah! mais au moins, elle ne parlait pas de ma corpulence cette fois-là, ça allait, tu sais.

Des voix: ...

M. Girard (Romain): Alors, je vous mets tout de suite dans le contexte. On a pris une distance importante par rapport au projet de loi, dans notre mémoire. On se comporte en intervenants un peu masos qui en redemandent plus pour notre secteur d'activité particulièrement.

Alors, quel est ce secteur d'activité? Et ça mérite d'être précisé parce que personnellement vous êtes certainement tous conducteurs d'automobile et avez beaucoup de confrères, consoeurs, amis, voisins, membres de la famille aussi conducteurs d'automobile. Peut-être n'avez-vous pas de conducteur d'autobus ou de conducteur de véhicule lourd dans votre environnement immédiat.

Alors, pour nos conducteurs de véhicules lourds, conducteurs d'autobus, et on parle ici d'autocars, alors les plus connus sont évidemment les grands autocars que vous

voyez régulièrement sur les autoroutes, des autocars nolisés ou interurbains, des autobus écoliers, des autobus urbains et des minibus de transport adapté. Alors, c'est pratiquement 6 000 véhicules que nos 175 entreprises détiennent et exploitent partout au Québec.

Alors, pour ces entreprises-là et pour ces conducteurs-là, la sécurité, c'est une condition minimale de production. C'est un peu comme si on disait que, pour être un restaurateur, il faut se déclarer salubre, hein? Donc, il faut absolument être capables de garantir la production sécuritaire du déplacement si on demande à des passagers de nous faire confiance. Donc, pour nos entreprises partout au Québec, le fait de ne pas avoir d'accident, ni pour leurs véhicules, ni pour leurs passagers, ni pour leurs conducteurs, c'est un facteur de rentabilité parce que, pour nos entreprises, avoir un accident, gérer les conséquences d'un accident, en termes d'image, en termes de notoriété, ce sont des coûts réels, et la rentabilité des organisations est affectée lorsqu'elle ne preste pas les services de manière totalement sécuritaire. Donc, c'est vous dire à quel point, pour notre domaine d'activité, la sécurité, c'est le pain et le beurre quotidiens.

D'ailleurs, et on a une grande notoriété par rapport à cela, les performances de sécurité dans le transport écolier sont bien connues, donc un bilan de décès, par rapport à des centaines et des milliards de kilomètres parcourus, des centaines de millions et de milliards de kilomètres parcourus, le bilan est extraordinaire. Dans le domaine du transport interurbain par autocar et du transport nolisé, le bilan est tout aussi extraordinaire. Donc, si vous devez un jour être concerné par un accident routier, on vous souhaite que vous soyez dans un autocar ou dans un autobus scolaire, c'est l'endroit le plus sécuritaire pour être si vous devez un jour être dans un accident. Et, «by the way», on ne vous souhaite pas d'accident à personne. Donc, évidemment...

● (16 h 20) ●

Une voix: ...

M. Girard (Romain): Alors, nous, à l'association, on a différents programmes de prévention, différents programmes de formation auxquels nos membres et leurs conducteurs adhèrent. Et, quand je vous disais que, pour nous et pour nos entreprises, la sécurité, c'est une question de rentabilité, bien on livre la marchandise du discours, on a une mutuelle dans laquelle nos membres assurent conjointement leurs véhicules, pour plus de 4 600 véhicules, avec des primes totales de près de 5 millions de dollars. Donc, chaque fois qu'une entreprise de transport par autobus, écolier, urbain, adapté ou nolisé, a un accident au Québec, bien, nous, on est concernés à titre de responsables de l'indemnisation, et c'est donc la preuve par un plus un, en dollars, que, pour nous, la sécurité, c'est une question de rentabilité.

Donc, quels ont été nos commentaires précisément par rapport à ce projet? Bien, on va résumer notre appui au projet de loi en disant que, de manière générale, on participe aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière, on a fait partie des grands consensus qu'il y a là-dedans, on soutenait, au même titre que l'ensemble des acteurs, les recommandations qui étaient là, et donc ce qui est dans ce projet de loi est cohérent par rapport aux travaux auxquels nous avons collaborés dans le cadre de la Table québécoise de la sécurité routière.

Alors, l'objet, maintenant, spécifique de ce mémoire, c'est de soulever deux points particuliers qui, selon nous, méritent d'être éclaircis, et ce sont des points qui, tant qu'à

être dans un contexte où le code est ouvert ou tant qu'à être dans un contexte où on parle de sécurité sur le réseau routier, bien on les apporte, on les a soulevés dans ce mémoire.

Le premier élément, c'est le zéro alcool pour les conducteurs de véhicules lourds. Alors, ici, il y a un projet de loi qui parle d'avoir une mesure d'intervention, une stratégie d'intervention sur des conducteurs, toutes circonstances, à 0,05. Dans le Code de la sécurité routière, depuis déjà le 14 juin 2002, il y a un article qui n'est pas en vigueur et qui prévoit, en fait, lorsqu'il a été établi, qui prévoit qu'il est interdit à tout conducteur de véhicule lourd d'avoir quelque trace d'alcool que ce soit dans le sang. Alors, pour les conducteurs de véhicules lourds, dans le texte du code, si cet article était en vigueur, nos conducteurs seraient déjà tenus à zéro.

Alors, pourquoi, depuis 2002 jusqu'à 2010, il n'y a eu de mise en vigueur de cet article-là? Bon, bien, évidemment, on comprend la complexité des ententes entre les provinces. On sait que nos transporteurs opèrent sur d'autres territoires et que des conducteurs d'autres territoires viennent ici. On connaît aussi la complication d'avoir une mesure exacte à zéro. Alors, l'ensemble de ces éléments-là font qu'il faut trouver encore des mécanismes pour que ce soit possible, mais on souhaite que ce soit possible le plus rapidement possible de mettre en vigueur cet article.

Pourquoi le souhaitez-t-on? Parce que, dans la foulée de la promulgation de cet article de loi en 2002, beaucoup de nos entreprises ont intégré dans leurs politiques de gestion de leurs conducteurs des sanctions disciplinaires sur la présence d'une trace quelconque d'alcool. Et nos entreprises, autocars nolisés particulièrement, qui vont sur le territoire américain ont, dans leur entreprise, des procédures d'échantillonnage pour du dépistage de présence de drogue et d'alcool parce que nos conducteurs de véhicules lourds allant sur le territoire américain doivent être zéro alcool et zéro trace de médicament ou de drogue. Donc, nos entreprises l'ont comme politique dans la foulée de cet article-là de 2002, elles l'imposent à leurs travailleurs, et évidemment, tant que l'article n'est pas en vigueur, bien nos entreprises se sont targuées d'être plus zélées, plus exigeantes que la loi, et les salariés, bon, logiquement sont à bon droit de dire: Puisque le législateur ne le met pas en vigueur, pourquoi, toi, mon boss, tu le mets en vigueur? Donc, s'il y a un processus qui est enclenché, nous, on souhaite qu'il aille le plus rapidement possible à son terme et on souhaite avoir une mise en vigueur de cet article-là.

Deuxième sujet, deuxième sujet de préoccupation exprimé dans le mémoire, bien c'est un dossier que vous allez trouver un peu mystérieux dans un premier temps, c'est le dossier des ceintures de sécurité dans les autobus de tout type. Alors là, vous allez me dire: Bien non, les ceintures ne sont pas obligatoires dans les autobus, au Québec. Vrai. Cependant, il y a des autobus et il y a des autocars qui circulent au Québec dans lesquels il y a des ceintures de sécurité. Il y a des provinces canadiennes dans lesquelles les autobus scolaires sont munis de ceinture de sécurité, 72 au total, dans les autobus. Puis ces autobus-là, dans certaines circonstances, circulent sur le réseau routier québécois. Il y a des autocars américains, il y a des autocars ontariens qui sont dotés de ceintures de sécurité. Et on sait que la réglementation américaine s'en vient de plus en plus dans la direction d'imposer, lors de la construction de véhicules de type autobus, autobus scolaire ou autocar, d'imposer qu'il y ait des ceintures, généralement trois points d'ancrage. On s'entend sur une certaine logique d'intervention.

Le Président (M. Huot): M. Girard, je vous informe qu'il reste 1 min 30 s.

M. Girard (Romain): La logique dans laquelle on se situe, c'est la logique de dire: Étant donné qu'il y a des véhicules de type autobus qui circulent sur le réseau routier québécois — et nos transporteurs peuvent en acquérir déjà à ce moment-ci — si un passager de moins de 16 ans ne porte pas sa ceinture dans cet autobus-là, c'est notre conducteur qui est responsable de l'infraction.

Dans le Code de la sécurité routière, l'article 401 établit que nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui n'est pas attaché. Donc, c'est la règle générale, elle s'applique à vous et à moi comme conducteurs. Cependant, il y a une exception qui est prévue: Le premier alinéa ne s'applique pas au conducteur d'un taxi lorsque celui-ci prend à son bord un passager de moins de 16 ans.

Alors, notre demande ici est d'ajouter à cet alinéa deux de cette exception de 401 du code, d'ajouter que ceci ne s'applique pas non plus à un conducteur d'autobus puisque, bien évidemment, nos conducteurs d'autobus, lorsqu'ils sont sur le réseau routier, ne sont pas à même de contrôler qui est attaché, qui ne l'est pas. Et, même si quelqu'un n'était pas attaché, vous comprendrez comme moi que peu de conducteurs vont aller manu militari attacher des enfants de huit ans, hein? Il y a d'autres menaces qui pourraient survenir si ceci se faisait. Donc, pour le moment, il y a un danger d'infraction qui pourrait survenir. C'est, pour le moment, marginal. Tant qu'à avoir le code ouvert, on souhaite que ça soit abordé et on souhaite que ça soit dans le sens d'accorder cette exemption. Merci.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup, M. Girard. Belle discipline, 10 minutes pile. Je reconnais maintenant Mme la ministre des Transports.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Girard et Mme Frenette, merci beaucoup d'être présents. C'est toujours un plaisir, M. Girard, de vous retrouver. Puis je vais vous laisser du temps parce que... Je vais aller sur le premier point, là, M. Girard, là, essentiellement sur le zéro alcool pour les conducteurs de véhicules lourds. Alors, ça avait été proposé dans une loi en 2002, ça n'a pas été adopté...

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est dans la loi, mais ce n'est pas décrété. Ce qu'on attendait, semble-t-il, c'était de s'arrimer avec les autres provinces canadiennes. Dites-moi — puis moi, je pense que ça fait tout son sens — si on décidait de l'appliquer de façon unilatérale, juste chez nous, ça fait votre affaire à vous, est-ce que ça ferait l'affaire aussi de tous les autres secteurs de transport lourd? Ha, ha!

M. Girard (Romain): Bon, bien, alors, je comprends, bien sûr, je comprends le problème...

Mme Boulet: Ou il faudrait que ça soit juste pour les chauffeurs d'autobus? J'essaie de voir, là. Parce que ça semble bien correct, là, zéro alcool pour les véhicules lourds, mais les véhicules lourds qui ne transportent pas des gens, là, qui transportent de la marchandise et qui font des liens interfrontaliers avec les autres provinces ou avec les

États-Unis, est-ce que, si on met ça, est-ce que c'est une contrainte pour ces entreprises-là? Je veux juste voir l'impact, là. Est-ce qu'on peut le faire juste chez nous au Québec puis penser que c'est correct puis ça ne nuit pas à personne? Y a-tu des conséquences?

Le Président (M. Huot): M. Girard.

M. Girard (Romain): Bien, en fait, même nos autocars ou nos autobus circulent à l'extérieur du Québec, donc on a le même contexte de circulation de nos véhicules sur des territoires étrangers, et l'inverse. On a ce même contexte-là que le camionnage. Nous, les échanges qu'on a avec les autres associations de transport de véhicules lourds sont à l'effet qu'elles ne s'opposeraient pas à une mise en vigueur de ceci. Ils l'appuyaient lorsque ça a été promulgué. Ils considèrent évidemment que c'est une contrainte supplémentaire, comme, nous, on le considère aussi.

Là où notre industrie a un peu plus d'avance de faite, c'est que nos entreprises l'ont mise dans leur politique employeur, parce que c'est vraisemblable, là, tu sais. Donc là, ceci nous met dans une situation où on est plus en demande. Cependant, je ne vois pas mes confrères, consoeurs, directeurs, directrices d'association dans le transport de marchandises s'opposer à cela.

Lorsque, dans une entreprise, on embauche un conducteur de véhicule lourd, il va conduire en étant en emploi, hein, et donc on doit s'assurer de sa santé avant de l'embaucher, on doit s'assurer de ses comportements avant de l'embaucher, et c'est vrai, que la loi soit là ou pas. Donc, qu'il y ait une norme à zéro et qu'elle soit en vigueur, ça ajoute une norme supplémentaire dans la sélection, mais ça n'exerce pas plus de pression sur le fait qu'un travailleur opérateur de véhicule lourd, lorsqu'il est sur la route, il est au travail et responsable.

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

● (16 h 30) ●

Mme Boulet: Je vais vous dire que, moi, je suis assez ouverte à ça. Alors, il y aura des discussions assurément avec l'opposition. Moi, je trouve que ça fait plein de sens. Maintenant, on en parlera avec les autres partenaires, que ce soit l'ACQ, l'ANCAI, voir est-ce que... comment ils voient ça. Mais, moi, j'ai...

Une voix: ...

Mme Boulet: Hein? J'ai assez d'ouverture à l'égard de cette mesure-là, M. Girard, puis on va regarder, voir si on est capables d'aller un petit peu plus loin puis de la mettre en application.

L'autre chose, pour les ceintures de sécurité, je veux juste comprendre bien, là. Le chauffeur de taxi, lui, est exempté de porter sa ceinture de sécurité? Non, c'est... En fait, il ne reçoit pas de pénalité si la personne qui est dans son véhicule ne met pas la ceinture de sécurité.

M. Girard (Romain): Si le passager de moins de 16 ans, dans son véhicule, ne porte pas sa ceinture...

Mme Boulet: Le chauffeur n'est pas imputable.

M. Girard (Romain): ...le conducteur de taxi n'a pas d'infraction, il est exempté.

Mme Boulet: O.K. Si c'est quelqu'un de plus de 16 ans, alors c'est la personne qui est là qui reçoit la pénalité.

M. Girard (Romain): Exactement. Exactement.

Mme Boulet: Alors, les conducteurs d'autobus aimeraient avoir cette même exemption là.

M. Girard (Romain): De plus en plus, il y a des ceintures dans les autobus, on les voit apparaître.

Mme Boulet: Oui, c'est ça, oui. O.K.

M. Girard (Romain): Donc, il faut... Et nous jugeons impensable que nos conducteurs aient l'infraction pour le fait qu'un passager de moins de 16 ans n'ait pas sa ceinture dans un véhicule de 40 passagers. Ce serait invivable.

Mme Boulet: Moi, M. Girard, vous êtes membre de... il y a un comité qui travaille sur le transport écolier, un comité de sécurité en transport écolier, et puis vous y faites partie. Est-ce que c'est des... Est-ce que vous avez apporté cette discussion-là à la table? Et est-ce qu'il y a eu un positionnement à l'égard de cette mesure-là?

M. Girard (Romain): En fait, il n'y a pas eu de positionnement à l'égard de cette mesure-là précisément. Évidemment, j'avais informé les gens de ce comité de... du fait que, nous, c'était ce que nous souhaitions. Cependant, à ce comité-là, ce que l'on a examiné à plusieurs reprises, c'est: Est-ce qu'il y a une menace ou un intérêt à ce qu'on examine l'obligation de ceintures dans les autobus? Tu sais, on a beaucoup discuté de ça: Est-ce qu'on veut des ceintures dans les autobus au Québec?

Mme Boulet: Mon autre question, c'est: Pourquoi un autobus ou un propriétaire d'autobus fait installer des ceintures? C'est...

M. Girard (Romain): Le principe actif de sécurité à bord d'un autobus, c'est ce qu'on appelle la compartimentation. Alors, c'est le principe sur lequel un passager, au moment d'un impact, il est projeté sur le dossier du siège en avant de lui, et l'effet rebond le projette au sol et ne le projette pas dans toutes les directions en dehors de l'habitacle, là, le danger qu'on a dans une automobile. Alors, c'est le principe de la compartimentation, qui est un principe actif. Nous, on continue à croire qu'il n'est pas utile d'avoir des ceintures dans les autobus, ni des scolaires, ni des bus urbains, ni des autocars. Cependant, comme, dans les territoires limitrophes, ceci commence à poindre, bien on doit considérer qu'il y a des véhicules munis de ceinture qui circulent au Québec de temps à autre.

Mme Boulet: C'est une tendance de plus en plus, oui?

M. Girard (Romain): Absolument. Depuis...

Mme Boulet: O.K.

M. Girard (Romain): En fait, en octobre 2011, tout véhicule, tout véhicule minibus de moins de 24 passagers qui sera vendu, bien, mis en marché aux États-Unis devra être muni de ceintures. Donc, on voit poindre sur le... à travers le

gouvernement américain plein de législations par rapport à l'obligation du port... d'abord aux manufacturiers d'installer des ceintures et aux exploitants d'exploiter les ceintures.

Le Président (M. Huot): Merci, je reconnais maintenant le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. M. Girard, bonjour. Mme Frenette aussi. Je vais faire du pouce aussi sur vos ceintures, là, dans les autobus. À votre connaissance, en tant qu'association, est-ce qu'il y a des gens qui vous ont déjà souligné avoir reçu des constats d'infraction parce qu'il y a des gens qui ne portaient pas leur ceinture?

M. Girard (Romain): Non. Ceci n'est pas survenu actuellement. On l'a simplement soulevé comme une mesure qui nous apparaît pertinente puisqu'on voit des véhicules circuler. En fait, un des intervenants qui nous l'a soulevé de manière la plus virulente, c'est Prévoist Car, hein? C'est un de nos fleurons de notre industrie manufacturière québécoise, qui usine ici, à Sainte-Claire, des milliers d'autocars pour l'ensemble du marché nord-américain par année. Et ils ont, sur leurs chaînes de montage, des véhicules qui vont être livrés dans un état, qui ont des ceintures, dans un autre état, qui n'ont pas de ceinture. Ils ont des démonstrateurs, qui viennent à nos congrès ou à nos événements au Québec, avec ceintures, pas de ceinture. Et là on a un contexte dans lequel, pendant plusieurs années, on aura deux situations, hein, une qui s'impose, l'autre qui décroît, puis il faudra qu'on vive cette transition-là. Alors, nous, on pense que, pendant la transition, il faut réfléchir à une exemption.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Vous voulez avoir la mise en application de l'article 202. 202 est dans le Code de sécurité routière depuis 2002. Donc, il est là sans être appliqué. Les autres compagnies de transport lourd ou d'autobus, dans les autres provinces, devraient... ou en tout cas devraient avoir certainement une idée qu'on a un article comme ça qui traîne dans notre Code de sécurité routière, qui n'est pas encore en application. Parce que, là, je pense... je sais qu'avec les États-Unis il y a une zéro tolérance, là, d'un bord et de l'autre de la frontière. Mais je pense aux autobus des Prairies ou aux autobus de l'Ontario qui viennent à Québec dans le temps du Carnaval, on en voit, là, régulièrement là. Je présume qu'il faudrait avoir une campagne de sensibilisation au niveau des autres provinces puis au niveau des autres compagnies pour les informer, si jamais on allait de l'avant avec cette mesure-là, que c'est zéro tolérance au Québec, exactement comme si... comme ça fonctionne quand ils vont aux États-Unis.

Le Président (M. Huot): M. Girard.

M. Girard (Romain): Ce commentaire, il était... il sous-tendait le commentaire que Mme la ministre a fait tout à l'heure à ce sujet-là, c'est le commentaire de l'harmonisation entre les provinces et entre les territoires. On n'a pas.. en fait, on a moins à tenir compte de ça dans le transport automobile, mais, dans le transport lourd, les véhicules étant professionnellement sur la route, ils font du territoire, et donc il faut s'harmoniser le plus possible, pour que, d'un territoire à l'autre, on ait des règles comparables et qu'on n'ait pas d'effet surprise sur un territoire pour imposer quelque chose à quelqu'un qui vient d'ailleurs, qui ne l'a pas. Alors, c'est

l'argument de l'effort de l'harmonisation que l'on tente de faire parce que, dans le domaine des véhicules lourds, il y a énormément d'efforts de coordination entre les territoires. Je pense aux heures de conduite, je pense à la vérification avant départ, je pense à des normes de sécurité en transport de marchandises dangereuses. Donc, l'ensemble de la réglementation qui s'applique aux véhicules lourds, toutes les provinces et tous les territoires essaient de les harmoniser le plus possible au niveau de la mise en vigueur.

M. Ouellette: On a entendu, ce matin, les collègues parler d'accroître le panier de services que les contrôleurs routiers pourraient offrir et, pour avoir encore plus de présence sur la route, leur donner la possibilité d'appliquer...

M. Bergeron: ...

M. Ouellette: Oui, mais leur donner.

Le Président (M. Huot): Le parole est au député de Chomedey, M. le député de Verchères.

M. Ouellette: Actualiser en 2010 en fonction du nouveau Code de sécurité routière en vigueur et les nouveaux articles, leur donner ou redonner, peu importe... de toute façon, actualiser saveur 2010, là, leur mandat, augmenter leur mandat pour appliquer plus d'articles au niveau du Code de sécurité routière. Je veux avoir votre point de vue. Parce qu'ils sont en interaction particulièrement, les contrôleurs routiers, beaucoup avec votre industrie. En partant du moment où on élargirait leur mandat, je veux avoir votre réaction relativement à ces commentaires-là qu'on a entendus ce matin.

Le Président (M. Huot): M. Girard.

M. Girard (Romain): Alors, de manière formelle, nous, on souhaite que les contrôleurs routiers éparpillent le moins possible leurs efforts dans d'autres domaines d'activité que le contrôle des véhicules professionnels. Ils ont des responsabilités d'intervention en sécurité auprès de tous les véhicules lourds, ils ont aussi des responsabilités d'intervention auprès de l'industrie du taxi sur des permis de nature économique, ils en ont auprès de l'industrie du transport par autobus sur des permis de transport interurbain, permis de nolisé, voyage illégal et autres.

Dans le transport par autobus, ils ont une habitude de ne pas intervenir sur la route, avec des passagers, sans raison importante. Ça veut dire que, lorsqu'ils font des contrôles dans le domaine de l'autobus, ils vont aller sur des stationnements où les passagers ne sont pas là puis ils vont intervenir là, ou ils vont aller en entreprise intervenir pour des enquêtes après le fait. Ceci exige beaucoup de ressources. Et nos entreprises considèrent que... Leur perception est que les contrôleurs routiers n'ont pas beaucoup de temps d'alloué sur le contrôle économique, sur le contrôle des permis, sur l'inspection d'entreprise. Alors, nos entreprises ne voient pas d'un bon oeil que les contrôleurs routiers mettent de l'énergie ailleurs que dans le domaine du contrôle des véhicules lourds.

Par ailleurs, ils sont, eux aussi, soumis à des règles de remplacement d'effectifs au moment des départs, ce qui fait que le nombre de contrôleurs routiers, il est en décroissance. Ils ont beau réorganiser les effectifs entre eux, d'une équipe à l'autre, il demeure que nos effectifs de contrôle

routier ont beaucoup de travail, sont en décroissance quant à leur taille, et on souhaite qu'ils en fassent encore plus dans notre domaine. Alors, ce n'est pas nous qui allons soutenir qu'ils aillent faire de l'intervention auprès d'automobilistes, c'est certain.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chomedey.
● (16 h 40) ●

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Pas d'autre question.

Le Président (M. Huot): Ça va. Je reconnais maintenant le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. D'abord, merci d'être des nôtres. Votre mémoire est bref, concis, il touche essentiellement deux questions, qui ont déjà été largement abordées par nos collègues du parti ministériel. Donc, j'ai l'impression qu'on commence à avoir fait un petit peu le tour.

Ceci dit, je veux revenir sur la question de... votre recommandation, à toutes fins utiles, de zéro alcool pour les véhicules lourds. On le sait, très souvent, les conducteurs de véhicules lourds ou de véhicules professionnels, là, pour reprendre votre expression, font de très longues distances, conduisent pendant de longues heures. Donc, il y a un phénomène de fatigue. Il y a un phénomène également de fatigue physique, mais de fatigue également de devoir toujours fixer la route puis... Bon. Puis, s'il s'ajoute à cela évidemment de la consommation d'alcool, bien ça rend le niveau de dangerosité, si je peux me permettre l'expression, plus important. Donc, logiquement, ça s'explique, ça se justifie.

D'un autre côté, on l'a évoqué, nous opérons dans un contexte nord-américain, et les conducteurs de véhicules lourds, les conducteurs d'autobus vont très souvent au-delà des frontières du Québec. Or, quoique je comprenne que ce n'est pas la règle généralisée, est-ce qu'il y a des juridictions en Amérique du Nord qui appliquent la règle du zéro alcool pour les véhicules lourds?

M. Girard (Romain): Nos entreprises qui vont sur le territoire américain depuis maintenant 15 ans doivent avoir un processus de dépistage aléatoire de drogue et alcool sur un échantillonnage matinal, donc au moment où l'employé vient en emploi. Et c'est une norme qui est essentiellement américaine, que l'on s'impose parce que, si on veut circuler là-bas, bien on doit être conformes à ça.

Nous, on ne voit pas pourquoi l'inverse est un problème. On comprend que plus ce serait uniforme et mieux compris, plus ce serait efficace. Vous savez, la règle, chez nous, c'est que ce qu'on souhaite, c'est que le citoyen comprenne que, s'il prend l'autobus, il va être en sécurité. Alors, on doit tout faire pour favoriser cette perception, d'une part, et favoriser la livraison de cet engagement.

Alors, dans ce sens-là, moi, je ne suis pas gêné de dire que, même si ce n'est pas en vigueur dans des territoires voisins, qu'on doit s'en priver. Cependant, je comprends que plus on va l'uniformiser, mieux ça va être, mieux on va atteindre l'objectif global.

M. Bergeron: Alors, je comprends de votre réponse qu'il n'y a pas d'autre juridiction en Amérique du Nord qui applique le zéro alcool pour les véhicules lourds.

M. Girard (Romain): Il n'y en a pas au niveau canadien, en tout cas.

M. Bergeron: Pardon?

M. Girard (Romain): Il n'y en a pas au niveau canadien, en tout cas. Au niveau canadien, il n'y a pas...

M. Bergeron: Il y en a? Est-ce qu'on est capable de nous fournir de l'info là-dessus?

Des voix: ...

M. Bergeron: On sait pertinemment que, même si ce n'est pas dans la législation, on l'a vu du côté des membres de votre association, mais c'est également vrai au niveau du transport commercial, du transport de marchandises, que, très souvent, il y a des compagnies qui vont fixer comme règle pour leurs chauffeurs le fait du... la norme du zéro alcool. Ça, c'est clair. Mais on sait qu'il y a, pour ainsi dire, des moeurs, des pratiques, tu sais, le «truck stop» à un moment donné, puis on prend un petit repas en chemin puis une petite bière. Est-ce que ça ne risque pas de rencontrer une certaine résistance, ça, chez les chauffeurs... des propriétaires indépendants puis dans certaines... chez des chauffeurs de certaines compagnies qui n'imposent pas le zéro alcool?

Le Président (M. Huot): M. Girard.

M. Girard (Romain): Oui. D'abord, je dois dire que l'image d'arrêter dans un «truck stop», de prendre un club sandwich et une bière, c'est quelque chose qui est devenu de plus en plus anecdotique. Nos conducteurs de véhicules professionnels, là, ils sont soumis à des activités de contrôle fréquentes, intenses, multiples, et de nombreux aspects de leur comportement deviennent, pour toutes sortes de raisons, sujets à congédiement. Nos entreprises ont donc mis en place, de la même manière que les policiers ou les contrôleurs routiers agissaient auprès de leurs chauffeurs, nos entreprises ont mis en place des procédures selon lesquelles...

Je vais y aller autrement. J'ai une entreprise qui s'aperçoit aujourd'hui qu'un conducteur a une odeur d'alcool. Est-ce qu'il peut le congédier même si sa politique d'entreprise est 0 %? Alors là, on serait devant le Tribunal du travail assez rapidement pour un congédiement sans cause, hein? Donc, nos entreprises, elles ont mis sur pied dans chacune d'elles, et à l'association on les a aidées dans ce sens-là, des documents de gestion dans lesquels il y a des listes de comportements sanctionnables, dans lesquels il y a des sanctions graduelles selon tels types de comportements, selon leur fréquence. Ça devient un mécanisme de gestion des ressources humaines qui permet au gestionnaire, à terme, d'arriver à un congédiement bien documenté. Alors, le zéro alcool, dans ces politiques d'entreprises là, c'est une des briques dans un mur qui contribue à créer de la sécurité routière.

Donc, lorsque vous nous faites cette description, que j'ai qualifiée d'anecdotique, d'un conducteur d'autobus qui va arrêter avec ses passagers au «truck stop», on oublie ça, là, tu sais, on comprend que ce n'est pas de ça que vous parlez, mais, même dans le domaine du camionnage, les conducteurs confrères déploreraient et dénonceraient le comportement de ce conducteur-là parce qu'il y a, depuis maintenant 13 ans, la Loi concernant les propriétaires et

exploitants de véhicules lourds, qui a été amendée pour devenir «propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds», et il s'est développé de la rigueur, de la notion de confrérie, de la notion de prise en charge responsable d'une industrie. Et les conducteurs, un à un, ils doivent faire ça. Et je peux vous affirmer que demain, dans un Marie-Antoinette sur le bord d'une autoroute, un conducteur avec sa charge irait prendre une bière, il se ferait parler par ses confrères d'abord, parce que ce n'est plus ça.

M. Bergeron: Ça ne risque pas d'arriver, il n'y en a plus, de Marie-Antoinette.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Girard (Romain): J'avais choisi en conséquence. Je ne voulais pas en nommer un...

M. Bergeron: C'était sage, c'était sage.

M. Girard (Romain): Je ne voulais pas en nommer un.

M. Bergeron: C'était sage. Donc, si je comprends bien ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que, même dans les compagnies de transport de marchandises, ça risque d'être accueilli très favorablement.

M. Girard (Romain): Bien, absolument.

M. Bergeron: Oui?

M. Girard (Romain): Absolument. Lorsque nos entreprises disent qu'elles ont un problème d'embauche — bon, rareté de la main-d'oeuvre, c'est un vocabulaire que l'on comprend, que l'on entend énormément actuellement — nos entreprises, elles doivent aussi faire en sorte que cette profession de conducteur là devienne une profession qui attire, hein, qui est attrayante. Oui, il y a des conditions d'emploi, oui, il y a la rémunération, mais il y a la fierté aussi, il y a la fraternité de la profession, et ça, ça fait partie de ce qui attire encore aujourd'hui les conducteurs de véhicules lourds. Il y a 20 ans, ce qui attirait un conducteur de véhicules lourds, c'était un goût western, hein? Il avait des bottes western, une calotte, il allait au Festival western...

Des voix: ...

M. Girard (Romain): Il allait au festival western à l'automne puis, le reste de l'année, il chauffait un truck.

M. Bergeron: Moi, je me dis: Après la corpuence du député de Verchères, on peut bien parler du Festival western de la députée de Laviolette.

Des voix: ...

M. Bergeron: Allez-y, allez-y, je m'excuse.

M. Girard (Romain): Là, vous avez parlé de la corpuence de la ministre?

Des voix: ...

M. Bergeron: Non, non, non.

M. Girard (Romain): Je n'ai pas dit qu'elle était telle non plus. C'est ce qu'elle dit depuis tout à l'heure.

Donc, ce que je dis, c'est: Nos conducteurs sont sélectionnés sur des critères différents. Ils ont, dans la confrérie, des valeurs qui ont évolué, et elles ont évolué parce qu'un accident il n'y a pas un chauffeur qui en veut.

M. Bergeron: O.K. Donc, pour revenir sur la question que posait ma collègue de Laviolette, vous ne suggérez pas qu'on l'applique pour les chauffeurs d'autobus, d'autocar puis d'autobus scolaire, mais ne pas l'appliquer pour le transport lourd de marchandises, ce serait pour toute l'industrie.

M. Girard (Romain): Absolument. Notre suggestion est en ce sens.

M. Bergeron: Pour les ceintures de sécurité, je... j'essaie de... Je comprends que ce que vous suggérez, c'est une espèce de mesure transitoire d'ici à ce que les ceintures soient installées sur l'ensemble des autobus, des autocars, des autobus scolaires.

M. Girard (Romain): En fait, il y aura des discussions dans les prochaines années. Nous nous retrouverons ici certainement sur la nécessité d'obliger des ceintures dans les autobus puis dans les autocars. C'est certain qu'il y aura des discussions à venir là-dessus. Dans beaucoup de pays européens, en Grande-Bretagne depuis de nombreuses années, en Australie — puis je comprends que ce n'est pas en Europe — les ceintures sont obligatoires dans les autocars. Dans ces pays-là, le conducteur n'est jamais responsable du port de la ceinture par le passager parce que c'est ingérable. Donc, on dit, on stipule dans la loi que les autobus doivent être munis de ceintures puis que les passagers doivent s'attacher. Bon. Alors, c'est comme ça que les États gèrent l'obligation de port de ceinture.

Étant donné que le débat sur la ceinture n'est pas fait ici, au Québec, parce que, là, on aura un débat qui sera houleux, on s'entend, mais, étant donné qu'il n'est pas fait, et on ne veut pas le provoquer de manière générale, on demande au moins, comme mesure transitoire, puisqu'il y a une période de mou qui est devant nous, qu'on ne mette pas nos conducteurs dans une situation problème avec des passagers de moins de 16 ans puisque c'est en vigueur dans le taxi. Quand on arrivera sur le débat national de la ceinture on aura d'autres positions, bien évidemment.

● (16 h 50) ●

M. Bergeron: O.K. Je comprends très bien ce que vous me dites, mais simplement pour mon édification personnelle. Dans les lieux, dans les juridictions où c'est appliqué, vous me parlez de: On n'oblige pas le conducteur à s'assurer du port de la ceinture. Jusque-là, ça va. Vous me dites: On doit avoir des ceintures à bord des véhicules, et les gens doivent s'attacher. Jusque-là, ça va. Maintenant, quelqu'un n'est pas attaché, c'est quoi, le genre de sanction, dans ces pays-là, dans ces juridictions-là?

M. Girard (Romain): En fait, l'infraction, elle est au passager. Si un passager n'est pas attaché, alors que la loi stipule qu'il doit s'attacher...

M. Bergeron: C'est quoi? C'est une amende?

M. Girard (Romain): Oui, c'est une amende.

M. Bergeron: C'est une amende.

M. Girard (Romain): Et au même titre que c'est une amende ici pour un passager d'une automobile pas attaché.

M. Bergeron: Puis dans le cas d'un passager mineur?

M. Girard (Romain): Dans le cas d'un passager mineur, c'est le conducteur... Ah! Là-bas?

M. Bergeron: Oui.

M. Girard (Romain): Ah non, c'est le passager. En toutes circonstances, il est tenu de s'attacher.

M. Bergeron: Puis il y a une amende, même s'il est mineur?

M. Girard (Romain): Ou c'est peut-être quelqu'un d'adulte avec lui, là. Mais je n'ai pas cette information-là pour le moment.

M. Bergeron: O.K. Est-ce que c'est une information qui est facile à obtenir?

M. Girard (Romain): C'est une information qui est facile à obtenir.

M. Bergeron: Si vous pouviez nous l'acheminer, ce serait très bien.

M. Girard (Romain): Sans faute.

M. Bergeron: Merci.

M. Girard (Romain): Me Frenette prend une note, c'est flagrant.

Le Président (M. Huot): Ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Ça va très bien, M. le Président.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais vous entendre: Les conducteurs de véhicules lourds, les conducteurs d'autobus, peut-être que c'est moins fréquent chez les conducteurs d'autobus, mais qu'est-ce que vous dites, quand ils vont aux États-Unis, ils se font passer des tests pour les drogues, quels genres de tests que c'est? Pourquoi qu'on a pas ça de disponible au Québec?

M. Girard (Romain): En fait, on a ça de disponible au Québec. On n'a pas cette obligation légale au Québec. Mais l'obligation qui est faite sur le territoire américain, c'est que les conducteurs qui circulent là-bas doivent être soumis à un processus aléatoire de dépistage, dans leur lieu de travail, de drogue et d'alcool, et ce dépistage-là peut être fait aussi sur la route lorsqu'il y a des soupçons. Alors, nos entreprises québécoises qui ont des véhicules qui vont sur le territoire américain sont inscrites à des mutuelles de dépistage, ont des ententes avec des laboratoires. Dans certains cas, ce sont les mêmes laboratoires que l'on utilise sur des expertises

pour accidents professionnels, à la CSST, par exemple, et nos entreprises soumettent donc aléatoirement leurs conducteurs. Ça peut être à un rythme de 3 % à 10 % de conducteurs par année qui peuvent, ce matin, être interceptés.

M. Grondin: Est-ce que ça arrive... ça arrive ici, au Québec, qu'on... que des gens sont en infraction suite à des prises de médicaments?

M. Girard (Romain): Il peut... on doit faire l'hypothèse qu'il y a des conducteurs qui, lors des dépistages, sont constatés ayant drogue ou alcool dans le sang. Pour le moment, ceci n'est pas accompagné d'une infraction ni d'une sanction. Ça peut l'être si l'entreprise a dans sa politique zéro alcool, on se comprend bien. Mais il n'y a pas de sanction de nature légale associée à cela, pas ici.

M. Grondin: Puis, aux États-Unis, c'est quoi, la sanction?

M. Girard (Romain): Si une entreprise a un mauvais taux dans son dépistage, alors elle pourra être ciblée, elle pourra être soumise à un dépistage plus intense, plus de pourcentage et, si jamais il y avait un conducteur en situation d'infraction là-bas, l'entreprise a une pénalité associée à cela.

M. Grondin: Mais le conducteur ne perd pas son permis de conduire, rien de tout ça, il continue à circuler?

M. Girard (Romain): Bien, en fait, tant qu'il est en deçà des seuils...

M. Grondin: Ça fait que, le problème, c'est qu'on n'a pas de seuil concernant la prise de drogue. Alors, pour répondre aussi à la question, là, des ceintures dans... Je sais qu'en Europe, puisque je suis allé là cet été, puis, quand tu ne veux pas mettre ta ceinture, là, en tout cas dans les autobus pour touristes, là, la sanction n'est pas grande, il ouvre la porte puis il dit: Tu sors de l'autobus. En tout cas, c'était ça qui s'est passé le temps que j'étais là.

M. Girard (Romain): Alors, ici, il s'agit maintenant de s'imaginer au moment où on est sur la route puis on comprend qu'il y a quelqu'un qui est debout puis qui a débouclé sa ceinture, alors comment notre conducteur peut intervenir, on comprend bien.

M. Grondin: Moi, j'ai beaucoup de... En tout cas, je ne dois pas être le seul, j'ai beaucoup d'amis qui sont chauffeurs de camion et puis, dans beaucoup de compagnies, c'est zéro alcool, même au Québec.

M. Girard (Romain): Absolument, absolument.

M. Grondin: Je pense, ça fait partie de l'engagement, quand ils vont s'engager, que c'est zéro alcool. Alors, ce n'est pas inscrit dans la loi, mais c'est dans la loi de la compagnie.

M. Girard (Romain): Mais ce que la compagnie peut exercer comme sanction, ultimement c'est un congédiement. Mais un congédiement ne peut pas être justifié par une non-conformité une fois à cela, là. Donc là, ici, il faut le mettre dans un contexte de documenter un certain nombre de comportements déviants par rapport à la politique. Et c'est certain que ceci serait plus facile si l'article était en vigueur.

M. Grondin: Est-ce que vous êtes... est-ce que vous avez déjà des statistiques concernant les chauffeurs qui vont s'endormir au volant, qui n'ont aucun alcool, aucun médicament, souvent par la fatigue ou le... On sait qu'est-ce qui peut arriver aux... Est-ce que, si on compare avec les gens qui s'endorment au volant et les gens qui sont à... là, on parle du zéro à 0,05, c'est quoi, la dimension? C'est... Est-ce que vous avez déjà des statistiques?

M. Girard (Romain): Bien là, si vous voulez me faire parler de statistiques d'accidents dans l'autobus, vous n'avez pas le bon client, là. Tu sais, c'est comme...

M. Grondin: Je sais qu'il n'y en a pas beaucoup.

M. Girard (Romain): Donc là, comme on est les meilleurs en toutes catégories, là aussi on va être les meilleurs, c'est sûr. Mais votre question amène à soulever que la vigilance... bon, parce que la fatigue et l'alcool affectent la vigilance, alors la vigilance des conducteurs d'autobus au moins, elle est aussi engendrée par la pression des 45 passagers derrière. Hein? Parce que, là, il y a tout ça dans la pression pour le conducteur d'autobus, d'une part. C'était un de nos commentaires qu'on faisait par rapport au cellulaire au volant, tu sais. Nous, on disait: Écoutez nos conducteurs, là, ils sont invités à ne pas parler au cellulaire dans l'autobus, là, ils sont 90 oreilles à écouter, alors ne perds pas ton temps. Dans l'autobus, on essaie de ne pas parler au téléphone; c'est ça, la règle. Donc là, la pression étant la pression des passagers, hein, les heures de conduite, les règles de gestion de la fatigue que les entreprises ont pu se donner, les règles d'embauche, la formation, la sensibilisation, c'est de ce côté-là que les efforts sont mis pour régler ce problème-là lorsqu'il existe.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup. Alors, M. Romain Girard, Mme Geneviève Frenette, de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, merci de votre contribution aux travaux de cette commission. J'invite maintenant le représentant de la Table québécoise de la sécurité routière à prendre place.

Et je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 57)

(Reprise à 17 h 9)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous recevons maintenant la Table québécoise de la sécurité routière et son représentant. Évidemment, bon, bien que tout le monde vous connaisse, je vous demande de bien vous identifier et je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour faire la présentation de votre mémoire.

Table québécoise de la sécurité routière

M. De Koninck (Jean-Marie): O.K. Alors, Jean-Marie De Koninck, président de la Table québécoise de la sécurité routière. Alors, M. le Président, Mme la ministre, Mmes et MM. députés, mesdames et messieurs, merci de m'accueillir à cette commission et de me donner l'occasion de vous présenter et d'expliquer...

Le Président (M. Huot): Je vais vous arrêter. Mme la ministre mentionne que, si vous avez besoin de plus de temps, elle vous offre une partie de son temps de question. Donc...

M. De Koninck (Jean-Marie): O.K. D'accord.

Mme Boulet: Quelques minutes, là.

Le Président (M. Huot): Je vous avertirai à 10 minutes.

M. De Koninck (Jean-Marie): O.K. Je vais pédaler un petit peu moins vite. Donc, merci de me donner l'occasion de...

Une voix: ...avec le casque?

Des voix: Ha, ha, ha!

● (17 h 10) ●

M. De Koninck (Jean-Marie): J'en porte toujours un. Merci de me donner l'occasion de vous présenter et d'expliquer les recommandations contenues dans le deuxième rapport de la Table québécoise de la sécurité routière et qui sont en lien avec le projet de loi n° 71.

Commençons d'abord avec les jeunes. Vous connaissez tous les statistiques, je n'ai pas besoin de les rappeler, les 16-24 ans... Je ne le rentrerai pas dans le détail, là. Les 16-24 détiennent 10 % des permis de conduire, sont impliqués dans 23 % à 24 % des accidents avec blessés. Mais, si on parle plus spécifiquement d'alcool, pour les jeunes, selon une étude de la Fondation de recherches sur les blessures de la route, le TIRF, pour un taux d'alcoolémie semblable, les jeunes conducteurs présentent un risque relatif d'accident mortel beaucoup plus élevé que les conducteurs plus âgés. Cette augmentation du risque se produit non seulement à des taux d'alcoolémie élevés, soit plus de 80 mg par 100 ml de sang, mais aussi à des taux beaucoup plus bas, tels que 10 à 49 mg par 100 ml de sang. Donc, vous comprenez ce que je veux dire. Si on voit les graphiques c'est assez impressionnant. À un même taux d'alcoolémie, le jeune peut être, par exemple, quatre fois plus à risque qu'un adulte normal, tous deux à 0,16 ou tous deux même à 0,05.

Donc, la première recommandation de la table à cet effet, c'est d'imposer le zéro alcool à tout titulaire d'un permis de conduire pour les premières années d'expérience. La table recommande donc de maintenir les nouveaux conducteurs à une alcoolémie zéro pour les premières années de conduite. Le fait d'allonger la période d'alcoolémie à zéro pourra également favoriser l'inculcation du principe de dissocier alcool et conduite chez tout nouveau conducteur, et ce, quel que soit son âge. Alors, vous savez que, dans d'autres provinces canadiennes, il y a ce type de disposition de la loi, dans le Manitoba, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et en Ontario.

Je passe à un autre sujet, celui des piétons et des cyclistes. Au regard de l'augmentation constante du parc automobile et du besoin de revoir le partage de la route pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, la table avait recommandé, dans son premier rapport, d'accroître les mesures visant à assurer une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans un nouveau partage de la route. D'ailleurs, plusieurs pays ont développé des approches globales visant à favoriser la sécurité des usagers les plus vulnérables et à

réduire les déplacements motorisés. Elle mise également sur un nouveau partage de l'espace en faveur de ces usagers, donc en particulier en faveur des piétons et des cyclistes.

L'enjeu est donc de favoriser les transports actifs et alternatifs — peu de déplacements actifs au Québec, hein, vous savez qu'il y en a... malheureusement, on est beaucoup dans nos voitures — et d'en améliorer la sécurité de façon durable. Les solutions sont à la fois du ressort du gouvernement et de ses ministères ainsi que du milieu municipal et vont de la planification de l'aménagement du territoire à la gestion des déplacements et à l'aménagement de l'espace public. Une démarche globale permet d'agir de façon préventive et durable pour améliorer la sécurité routière de tous les usagers, notamment les usagers vulnérables.

Donc, je vous énonce donc la recommandation n° 12 de la table: «Introduire de nouvelles dispositions au Code de la sécurité routière en faveur de l'accroissement de la sécurité des piétons et des cyclistes.» Une des dispositions les plus significatives en faveur de l'accroissement de la sécurité des usagers vulnérables est de permettre la circulation des cyclistes à contresens dans certaines rues à sens unique. On n'a pas inventé la roue, ça se fait ailleurs, en Europe, de façon tout à fait sécuritaire. Évidemment, il faut une signalisation adéquate. Mais c'est une mesure qu'on pense qui va encourager les gens à utiliser un transport actif.

Il y a d'autres mesures liées aux réflecteurs, que la couleur semble être un handicap, là, pour différents vélos. Ce qui est important, c'est qu'il y ait une lumière. Donc, on veut enlever cette obligation-là d'avoir des réflecteurs de couleur.

L'autre recommandation a trait aux courses de rue et au «car surfing». Je vais juste l'énoncer, là, je pense que je n'ai pas besoin de vous faire de dessin sur la pertinence de cette recommandation-là. C'est la recommandation n° 21: «Introduire des sanctions plus sévères pour les courses de rue ainsi que pour le "car surfing".»

Je passe maintenant au quatrième point, celui de la capacité de conduite affaiblie. Alors, la conduite d'un véhicule est une activité ancrée dans le quotidien des gens, si bien que les conducteurs n'évaluent pas à sa juste valeur le danger que peut représenter une telle activité pour eux-mêmes et pour les autres. L'habitude de conduite et l'impression de contrôler parfaitement la situation les pousse à sous-estimer, voire à nier les risques que représentent certains comportements, comme celui de conduire après avoir consommé de l'alcool.

Pourtant, en raison de sa complexité, la tâche de conduite requiert des facultés intellectuelles à leur maximum ainsi qu'une attention et une vigilance constantes, autrement les conséquences peuvent être désastreuses. Les 44 123 victimes de l'année 2008 en sont la preuve, pas seulement pour l'alcool mais pour toutes sortes d'autres comportements délinquants. D'où l'importance pour le conducteur d'avoir des capacités physiques, cognitives et sensorielles optimales lorsqu'il est au volant.

La contribution de l'alcool dans les accidents de la route est aujourd'hui scientifiquement établie, et il est bien connu que plus la concentration d'alcool dans le sang d'un conducteur est élevée, plus le risque d'accident augmente. Au Québec, depuis les 30 dernières années, grâce à plusieurs campagnes de sensibilisation rappelant les dangers de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, des progrès importants ont été réalisés. Il y a une trentaine d'années, 50 % des accidents mortels sur les routes du Québec étaient causés par l'alcool au volant. Aujourd'hui, cette proportion a baissé

à environ 30 %. Mais, depuis quelques années, on observe une stagnation des gains. Autrement dit, ça fait quelques années qu'on est aux alentours de 30 %, et on ne progresse pas, on ne diminue pas.

À titre de comparaison, l'Ontario, elle, est aux alentours de 24 %. 24 % des accidents mortels sur les routes, en Ontario, leur nombre absolu comparatif, là, est déjà plus petit que le nôtre, et il y a seulement 24 % qui sont dus à l'alcool. Même si aujourd'hui 97 % des Québécois affirment qu'il n'y a aucune excuse pour conduire un véhicule avec les facultés affaiblies, on dénombre encore environ 200 décès par année causés par des conducteurs qui ont bu. En 2008, alors que 31 % des conducteurs décédés avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08, pas moins de 40 % des conducteurs décédés avaient de l'alcool dans le sang.

D'abord, que nous dit la science? Alors, d'ailleurs, j'espère que plusieurs d'entre vous ont consulté la page 16 de notre deuxième rapport, où il y a un tableau particulièrement éloquent sur les effets de la consommation d'alcool sur la personne et sur la conduite automobile. Les effets de l'alcool se font sentir dès la première consommation. C'est important. D'ailleurs on entendait tantôt, je comprends, les conducteurs d'autobus, zéro alcool, c'est parce qu'on reconnaît déjà qu'il y a un problème à conduire un véhicule quand on a consommé déjà un verre d'alcool.

Donc, à 20 mg d'alcool par 100 ml de sang, c'est-à-dire, comme on dit communément, à 0,02, on observe une baisse des fonctions visuelles qui se manifeste par un dépistage moins rapide d'un objet qui se déplace. On observe également, à 0,02, une diminution de la capacité d'exécuter deux tâches en même temps, comme par exemple maintenir son véhicule dans sa trajectoire et surveiller l'environnement.

À 50 mg, soit au moment où on ressent un bon feeling — si vous voulez un barème, là, pour M. ou Mme Tout-le-monde, quand vous avez un bon petit feeling, là, c'est ça, vous êtes à 50 mg ou plus — les effets sur la conduite sont nettement plus importants. Ainsi, on observe une habileté réduite à dépister les objets en mouvement, tels les piétons — ce n'est pas négligeable — une difficulté à maintenir la trajectoire du véhicule, une réponse réduite aux situations d'urgence, comme par exemple l'apparition d'un piéton.

Somme toute, conduire sous l'effet de l'alcool modifie la qualité de la perception visuelle, altère le jugement, augmente le temps de réaction, diminue la résistance à la fatigue et altère la coordination. De plus, chez une personne dont la conduite est affaiblie par l'alcool, même à 50 mg, on observe fréquemment une augmentation de la confiance en soi, on devient plus téméraire — on le constate, dans les partys, les gens, quand ils ont bu deux, trois verres d'alcool, bon, il y a une baisse d'inhibition, on dit des choses qu'on ne dirait pas normalement, mais ça se manifeste aussi au volant — ce qui peut amener cette personne à prendre des risques qu'elle n'aurait pas normalement pris si elle avait été sobre, comme par exemple rouler plus vite, griller un feu rouge, ne pas porter sa ceinture, et ainsi de suite. Voilà en ce qui a trait aux effets et aux comportements suite à une alcoolémie de 50 mg et plus.

Le Président (M. Huot): M. De Koninck, je vous informe que vous êtes maintenant à 10 minutes. Donc, je vous inviterais peut-être à conclure peut-être en deux minutes.

M. De Koninck (Jean-Marie): En deux minutes, O.K. Maintenant, comment...

Une voix: ...encore plus vite.

● (17 h 20) ●

M. De Koninck (Jean-Marie): Je vais aller encore plus vite. Maintenant, comment évalue-t-on le sur-risque d'une alcoolémie se situant entre 0,05 et 0,08? Une étude publiée en 2004 évalue ce sur-risque à 4,5. D'autres études vont dans le même sens et l'évaluent entre 2,5 et neuf fois. Somme toute, en moyenne, le risque augmente d'un facteur 5 par rapport à un conducteur sobre.

C'est pourquoi la table recommande — c'est la recommandation n° 4 — d'imposer une suspension administrative immédiate de courte durée — c'est-à-dire 24 heures — du permis de conduire pour les conducteurs ayant une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg par 100 ml de sang». L'introduction d'un seuil inférieur contribue à envoyer un message clair et fort à la population que la conduite d'un véhicule est incompatible avec la consommation d'alcool, donc de dissocier consommation d'alcool et conduite automobile.

Donc, ce que je viens de vous dire essentiellement, c'est, la science, ce qu'elle nous apprend. Maintenant, l'expérience, qu'est-ce qu'elle nous apprend? Il est démontré que l'effet dissuasif de l'introduction d'un seuil légal inférieur a comme conséquence d'abaisser l'alcoolémie chez l'ensemble des conducteurs et non seulement chez les buveurs modérés. Ainsi, les administrations qui ont abaissé leur limite légale d'alcoolémie ont vu une baisse significative des accidents avec décès. Ça, c'est largement documenté, et les références sont dans le rapport de la table, vous avez toute la documentation. Ça, c'est très important dans l'argumentation. C'est-à-dire qu'en plus d'affecter évidemment la clientèle, ceux qui sont entre 50 mg et 80 mg, le message que ça envoie à tout le monde, c'est de dire: Aïe! écoutez, là, c'est sérieux, il faut dissocier consommation d'alcool et conduite automobile. Ce qui fait que l'ensemble des buveurs qui conduisent diminuent leur taux de consommation d'alcool, et on a un gain, à ce moment-là, pas juste...

M. Bergeron: ...

Le Président (M. Huot): S'il vous plaît, M. le député de Verchères.

M. De Koninck (Jean-Marie): Donc, en plus d'affecter... de faire diminuer ceux qui sont entre 50 et 80, bon, ça fait diminuer l'ensemble de ceux qui sont au-delà de 80 mg, d'où les résultats intéressants sur le bilan routier. Bien, je vais arrêter là-dessus. Bien...

Une voix: ...

M. De Koninck (Jean-Marie): Je vais juste mentionner, parce que je pense que c'est pertinent à la discussion d'aujourd'hui, c'est qu'il y a sept recommandations, mais il y a une autre recommandation, qui est la recommandation n° 5, non moins importante, c'est que... Elle s'énonce de la façon suivante: «Mettre en place une campagne de sensibilisation de la population sur l'entrée en vigueur de nouvelles mesures et prévoir des activités de renforcement.» Ça, ça veut dire qu'il faut aller... il faut informer les gens. Parce que la perception, dans le grand public, c'est qu'à 0,08 c'est dangereux, c'est même criminel, la loi fédérale le dit, c'est dangereux, mais, à 0,07, on est correct. C'est comme si on était dans une relation binaire, c'est vrai ou c'est faux,

c'est zéro ou un — c'est ça, le binaire — alors que ce n'est évidemment pas le cas. Si c'est dangereux à 0,08, c'est clair que c'est dangereux à 0,07, un petit peu moins, d'accord, mais c'est aussi dangereux, d'où la pertinence de cette loi.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup, M. De Koninck. Je reconnais maintenant la ministre des Transports. La parole est à vous.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. De Koninck. Et vous me permettez, d'entrée de jeu, bien au-delà de la partisanerie politique, de vous remercier et de vous féliciter pour le travail que vous faites au sein de la Table québécoise de la sécurité routière. Et, si le bilan s'est amélioré au cours des deux, trois dernières années, c'est en grande partie grâce à la collaboration, aux partenaires qui sont autour de cette table-là, qui se sont mobilisés, qui ont cherché des pistes de solution et qui ont travaillé tous ensemble dans le même sens, parce que je ne pense pas que ce chemin-là aurait pu se faire par une seule personne ou par... Alors, c'est un travail, là, de tous les partenaires, que ce soient les policiers, les contrôleurs routiers, les gens qui sont autour de la table québécoise, la législation, alors je pense que c'est un ensemble de tous ces éléments-là qui ont fait qu'aujourd'hui on a un meilleur bilan. Ceci dit, 557 décès, c'est encore beaucoup. Et, si on peut aller... continuer dans le sens de l'amélioration de ce bilan-là et sauver des vies humaines, je pense que c'est un petit peu l'objectif qu'on s'est tous fixé.

Moi, M. De Koninck, je vais vous demander, parce que, depuis le début de la journée, là, les gens qui sont plus ou moins d'accord avec la mesure du 0,05 semblent la remettre en... les statistiques à tout le moins, là: Est-ce que vous êtes capable de nous fournir, là, toutes les études qui prouvent, là, le 8 % qui est dans votre cahier de recommandations, là, à la page... Est-ce qu'on est capables d'avoir les études, là, qui nous démontrent que, là où ça a été mis en place, le 0,05, il y a eu une amélioration du bilan routier après un certain nombre d'années, ou peu importe, là? Est-ce qu'on est capables d'avoir les études qui ont été faites à travers le monde sur ce que ça a apporté dans les organisations ou dans les pays où on a mis ça en place?

M. De Koninck (Jean-Marie): ...tout à fait. Est-ce que vous faites allusion...

Mme Boulet: Est-ce que vous êtes capable de fournir ça à la commission, M. De Koninck?

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, d'ailleurs, c'est ça, il y a les études, et, fort heureusement, aujourd'hui on est encore plus modernes, on a des revues de littérature. Dans les revues de littérature, ce qu'on dit, c'est que tel auteur a dit telle chose, tel auteur a dit telle chose, tel article... Donc, c'est très scientifique. Et, comme il y a des revues de littérature, bien c'est d'autant plus accessible parce que, quand il faut fouiller chacun des articles à tour de rôle, ça peut prendre du temps, ça peut être fastidieux, puis c'est long à lire. Alors, effectivement, dans l'annexe du rapport, vous avez une bibliographie où on donne effectivement toutes les références à cet effet.

Mme Boulet: J'aimerais ça que, si c'est possible...

M. De Koninck (Jean-Marie): D'accord.

Mme Boulet: ...dans les prochains jours, là, les fournir à la commission, là, pour s'assurer, là... Parce que, dans votre cahier, vous nous dites bien, là, que ça diminuerait de 8 % le nombre de décès et de 4 % les blessés. Donc, ce n'est pas peu, là, 8 %, ça peut représenter une quarantaine de personnes, selon notre bilan. Alors, je pense que c'est très significatif. Alors, on aimerait ça avoir les preuves à l'appui pour confondre les sceptiques.

Dans un deuxième temps, M. De Koninck, parlez-moi de la Saskatchewan. Parce qu'on dit que, partout au Canada, on est à 0,05, la Saskatchewan est à 0,04, et à matin on nous disait: Elle est à 0,04 mais elle ne fait pas un meilleur bilan que nous. Alors, son bilan pour les décès causés par l'alcool, ils sont un peu meilleurs que nous, mais il y a toutes sortes d'autres éléments.

Êtes-vous capable de nous donner le portrait de la Saskatchewan? Parce que le 0,04, c'est une chose, mais après ça il y a tout ce qu'il y a autour, les vitesses autorisées. Est-ce qu'il y a des photoradars, est-ce qu'il y a d'autres éléments qui nous permettent de dire: Bien, l'alcool, ça a joué un rôle positif, mais par contre ils ont d'autres éléments sur lesquels, nous, on a été plus sévères ou plus rigoureux, qui nous ont permis peut-être de faire mieux à certains égards?

M. De Koninck (Jean-Marie): D'abord, en Saskatchewan, autant que je sache, ils n'ont pas table de sécurité routière. Non, effectivement, moi, je regarde souvent les statistiques des autres provinces. Évidemment, on regarde beaucoup l'Ontario, on aimerait ça avoir un bilan routier aussi rehausant que le leur. Nous, on est à 557 décès; eux autres, ils sont en bas de 500 décès, si on fait une règle de trois pour la population. Donc, c'est eux vraiment qui ont le meilleur bilan routier. Après ça, c'est l'Île-du-Prince-Édouard, mais vous allez dire: Bon, l'Île-du-Prince-Édouard, juste 100 000 habitants, ce n'est peut-être pas significatif. Et puis après ça c'est le Québec.

La Saskatchewan n'a pas un bilan routier extraordinaire. Nous, on était, en autant que je sache, en 2006, là, on était aux alentours de neuf décès par 100 000 habitants. Là, on a progressé beaucoup, comme Mme la ministre l'a dit tantôt, on est rendus à 7,2 décès par 100 000 habitants en 2008; c'est très, très bon. La Saskatchewan, je pense, en 2006, c'était de l'ordre de 13 %. Au Canada, c'était en moyenne... J'ai dit 13 %... 13 décès par 100 000 habitants; le Canada, neuf décès par 100 000 habitants.

La Saskatchewan, en termes d'alcool au volant, ils ne sont quand même pas si pire, ils sont juste un petit peu mieux que nous. Nous, c'est 30,8 % des conducteurs décédés, c'est dû à l'alcool; eux, c'est 30,1 %; le Canada est à 29 %. Donc, en termes d'alcool, en tant que tel, ils ne sont quand même pas si pires, mais, en termes de bilan routier, globalement ils ne sont pas vraiment un exemple, 13 décès par 100 000 habitants, ce n'est pas extraordinaire.

Il y a probablement plusieurs raisons pour ça. C'est difficile de dire exactement pourquoi, mais il y a probablement plusieurs raisons pour ça. Bon, c'est presque qu'un clin d'oeil, mais ils ont des limites de vitesse un peu plus élevées. Moi, je suis convaincu qu'on devrait rouler moins vite si on veut faire des gains sur le bilan routier. Ils permettent 110, eux autres, sur l'autoroute; nous, on est à 100, c'est quand même plus intéressant. Aussi, vous savez qu'en Saskatchewan on peut avoir son permis de conduire... on peut commencer à conduire, c'est-à-dire, à 15 ans, ce qui est... Nous, c'est 16 ans, quand même, là.

Et tantôt j'ai mentionné rapidement... je pense que, de façon instructive pour tout le monde, c'est intéressant, on a mentionné tantôt les statistiques de la Société de l'assurance auto. Les 16-24 ans, qui détiennent 10 % des permis conduire, sont représentés dans 23 %, 24 % des accidents avec blessés. Ce qu'on n'a pas dit, c'est aussi les statistiques de la Société de l'assurance auto, les 16-19 ans, donc plus jeunes, détiennent 3 % des permis de conduire au Québec, mais sont représentés dans 10 % des accidents avec blessés. Donc, le facteur n'est pas 2,3, le facteur est plutôt un peu plus élevé que 3. Donc, si vous permettez aux jeunes de conduire à l'âge de 15 ans, comme en Saskatchewan, bien, évidemment, ça risque d'être encore pire. Donc, ça explique essentiellement le bilan routier de la Saskatchewan.

Il y a une autre chose à dire sur la Saskatchewan, que vous savez depuis longtemps certainement, c'est que c'est une province essentiellement rurale. Alors, il y a beaucoup de distance à parcourir, puis ce n'est pas toutes des autoroutes, évidemment, et donc une autre incidence... une autre probabilité d'incidence d'accidents beaucoup plus grande.

Donc, la Saskatchewan, effectivement, a un bilan routier qui est moins bon que le nôtre, et probablement pour certaines des raisons que je viens de dire, mais il y en a peut-être d'autres. En termes d'alcool, ils sont quand même légèrement meilleurs que nous autres, mais disons que c'est comparable. Ça vous donne le portrait un peu de...

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

Mme Boulet: Oui.

Une voix: ...à 0,04.

M. De Koninck (Jean-Marie): Puis ils sont à 0,04.

Mme Boulet: Mais, sur l'alcool...

M. De Koninck (Jean-Marie): Mais il ne faut pas en mettre trop...

Mme Boulet: ...sur l'alcool, ils sont meilleurs que nous.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, c'est ça. Mais il ne faut pas...

Une voix: ...

M. De Koninck (Jean-Marie): Il ne faut pas en mettre trop sur le dos du 0,04 non plus, là, c'est... Il faut que...

Mme Boulet: C'est un tout.

M. De Koninck (Jean-Marie): C'est ça. Il y a un ensemble de facteurs qui expliquent le bilan routier, bien sûr.

Mme Boulet: O.K. Vous dites aussi, M. De Koninck, et moi, je le trouve très important ce point-là — il y a des études également, celles-là aussi, j'aimerais que vous les procuriez à la commission — entre 0,05 et... quand on passe le 0,08 à 0,05, que ça a un effet global sur l'ensemble des consommateurs et que tout le monde a tendance à consommer un peu moins. Ça aussi, on est capables d'avoir des études de ça, M. De Koninck? On est capables d'avoir ça?

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Écoutez, ce n'est pas...

Mme Boulet: Parce que ça, ce n'est pas peu, là. Ça envoie un message fort à la population, là.

● (17 h 30) ●

M. De Koninck (Jean-Marie): C'est pareil partout, dans toutes les administrations, dans tous les pays. Même, pensez aux Américains qui... quand ils sont passés de 0,10 à 0,08, ça a eu un effet sur cet intervalle-là de buveurs, si vous voulez, là, de 80 mg à 100 mg, mais aussi ça a eu un effet sur l'ensemble des conducteurs, ça s'est manifesté de façon plus spectaculaire sur l'ensemble du bilan routier. Donc, chaque fois qu'il y a une diminution, ça envoie un message clair, là. Écoutez, les gens qui sont... C'est facile à comprendre, je pense. Les gens qui sont à 0,11, 0,12, qui se disent: Ah bien, je ne suis pas loin de 0,08, je vais peut-être être correct, quand on leur dit: Écoutez, ce n'est plus 0,08, là, ça va être 0,05, ils vont dire: Oups! un instant, il va falloir que je diminue, moi aussi. Donc, c'est comme ça qu'on explique que ça baisse partout. Mais c'est documenté, là, ce n'est pas juste des impressions, là, c'est documenté, on a ça dans la revue de littérature.

Mme Boulet: Maintenant, la situation en Europe, M. De Koninck, dites-nous, là, c'est quoi. Parce qu'il y a des pays qui sont à 0,02, il y en a même qui s'en vont vers le 0,00.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui.

Mme Boulet: Êtes-vous capable de nous donner un petit peu le portrait de ce qui se passe en Europe?

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Un peu partout sur la planète, là, c'est 0,05. D'ailleurs, si vous allez sur le site de l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, et vous allez sur les taux d'alcoolémie, vous regardez l'ensemble de la planète, presque toute la planète est devenue jaune, c'est-à-dire à 0,05 ou moins, il y a quelques endroits où ce n'est pas jaune, dont le Québec et les États-Unis. Mais, en autant que je sache, tous les pays en Europe sont à 0,05, sauf l'Angleterre, qui est à 0,08. Il y a la Suède et la Norvège qui est à 0,02. Il y a d'autres pays qui sont à zéro, comme la Hongrie est à zéro. Mais effectivement la tendance est à la baisse partout. On reconnaît de plus en plus que l'alcool crée une incidence d'accidents importante, donc qu'il faut baisser le taux d'alcoolémie.

Le Président (M. Huot): Je reconnais maintenant le député de Jean-Lesage.

M. Drolet: Merci, M. le Président. Bien, M. De Koninck, pour vous connaître sur plusieurs chapeaux et, en plus, d'avoir été commanditaire d'Opération Nez rouge plusieurs années, j'aimerais vous entendre sur... En fait, parce qu'il y a quand même une pression qui est faite, on sait que la population... plein de choses, malgré toutes les statistiques qui peuvent des fois nous incommoder un petit peu. Et, vu que vous êtes un spécialiste, d'avoir un jour pensé à cette idée-là de mettre en oeuvre un accompagnement dans le temps des fêtes comme ça, est-ce que vous avez eu avec la Table de sécurité routière souvent cette interpellation-là, de dire: Bien, M. De Koninck, on ne pourrait pas annuellement bâtir un service de accompagnement qui pourrait servir à tout le monde, en fait, qui donnerait, en fait, une sécurité finalement à tout le monde?

M. De Koninck (Jean-Marie): Bien...

Le Président (M. Huot): M. De Koninck.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Bien, il y en a, des services de accompagnement à l'année. Il y a aussi... Le plus efficace, je pense, c'est le chauffeur désigné. Je pense que les gens s'organisent entre eux autres, et de ce côté-là les jeunes nous donnent l'exemple. Les jeunes utilisent beaucoup le service de chauffeur désigné. Entre eux autres, ils sortent quatre ensemble, puis il y en a un qui accepte de ne pas boire. De ce côté-là, je pense même qu'ils donnent des leçons aux adultes, ils...

Une voix: Ils en mettent un dans la valise.

M. De Koninck (Jean-Marie): Ils en mettent un dans la valise, peut-être. Mais ils sont vraiment un modèle de ce côté-là, ils sont beaucoup mieux organisés. Peut-être que les adultes sont un petit peu gênés de faire ce genre de... de dire: Bon, bien, il y en a un de nous autres qui ne conduira pas. Les adultes sont un petit peu plus fiers puis, bon, refusent de se plier à ça. Mais les jeunes, entre eux autres, le font beaucoup, et ça se reflète dans les statistiques de la Société de l'assurance auto aussi. On voit que les jeunes sont les plus grands utilisateurs de services de chauffeur désigné. Donc, c'est intéressant.

Pour ce qui est de Nez rouge — si je mets mon chapeau de Nez rouge, là, pour un instant — nous, pour organiser une opération Nez rouge qui dure un peu moins d'un mois, il faut travailler vraiment toute l'année. On a 50 000 bénévoles au Canada qui travaillent dans l'opération Nez rouge. Je ne suis pas sûr qu'on garderait l'enthousiasme de 50 000 bénévoles à l'année longue.

M. Drolet: Quand on sait que la consommation n'est pas la même, par contre, dans d'autres périodes de l'année que celle du temps des fêtes, par exemple, vous savez. Là, les besoins...

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Elle est élevée quand même pendant l'été, là. Il y a beaucoup d'accidents causés par l'alcool, au mois de juillet, quand il fait beau, ainsi de suite. Donc, j'essaie de répondre à votre question. Puis, sur le plan de la logistique aussi, c'est une grosse organisation, on a beaucoup de commanditaires, etc. Je pense que les commanditaires viendraient un petit peu essouffés si on leur demandait de faire un effort à l'année.

Mais il existe d'autres organisations qui tentent de le faire, et puis je pense que c'est une contribution. Si, à chaque fois qu'ils reconduisent quelqu'un qui a pris un verre de trop, ça enlève un conducteur en état d'ébriété de sur la route, bien, je pense que c'est une bonne chose, effectivement.

Le Président (M. Huot): Merci. Je reconnais maintenant le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. De Koninck. À un commentaire très judicieux de mon collègue de Verchères tantôt, vous lui avez répondu que vous portiez toujours un casque. Peut-être que... Je ne sais pas si je vais être objectif en vous posant cette question-là. Vous faites beaucoup de vélo aussi. Mais, dans les recommandations de la table, vous n'avez pas... je n'ai pas vu que vous aviez pris position pour ou contre ou que vous aviez

fait un... de façon très claire, que vous aviez fait une recommandation par rapport au casque en vélo. J'aimerais vous entendre là-dessus. Je sais que, vous, vous le portez, là. Puis on a vu, hier...

Une voix: ...

M. Ouellette: Oui. C'est ça. On a vu, hier, lors de nos travaux qu'à un certain âge — puis là on était rendus à 50 ans et plus — c'était très dangereux puis qu'il y avait un gros taux d'alcoolémie en motoneige et en quad. Ça fait que je veux savoir, personnellement, M. De Koninck, vous pensez quoi de cette mesure-là et de ce qu'on a parlé par rapport au casque à vélo.

M. De Koninck (Jean-Marie): Écoutez, comme président de la table, je vais vous dire que la question n'a jamais été discutée à la table elle-même avec les 45 personnes. En fait, ça a été discuté en comité de travail. Le comité de travail, ils ont examiné de fond en comble la problématique des vélos, des accidents de vélos, etc. et il n'y a pas eu de consensus pour le port du casque, pour le port obligatoire du casque de vélo ou de consensus contre le port du casque, obligatoire, de vélo. Donc, c'est pour ça que, cette discussion-là en comité n'ayant pas abouti, bien elle n'a pas abouti non plus à la table. Donc, à la table, on n'a pas statué là-dessus. C'est pour ça que, dans nos recommandations, on n'a pas ça.

C'est sûr que tout le monde pousse la promotion du port du casque de vélo. Je pense que tout le monde est d'accord que, si on porte le casque de vélo, on a moins d'incidences d'accidents. Ça ne fait jamais bien de tomber sur la tête si on n'a pas de casque de vélo. Si on a un casque de vélo, il y a une diminution... On a des statistiques, par contre, dans le rapport de la table, où on parle d'une diminution de 40 % ou 50 %, là, de la gravité de l'accident si les gens portent le casque de vélo. Mais, à la table en tant que telle, on n'a jamais statué sur cette question-là. C'est pour ça que vous ne le retrouvez pas dans le rapport.

M. Ouellette: Mais votre position personnelle, c'est que vous le porteriez?

M. De Koninck (Jean-Marie): Bien oui, tout à fait. C'est sûr que, moi, je porte toujours le casque. Si j'avais un enfant de 12 ans, je lui ferais porter le casque aussi. C'est clair, là.

Le Président (M. Huot): Merci. Je reconnais maintenant le député de Verchères.

M. Bergeron: M. De Koninck, si vous saviez à quel point je suis heureux d'avoir cet échange avec vous cet après-midi. Vous savez comme moi que nous avons tenté à maintes reprises de nous rencontrer. Malheureusement, de fil en aiguille, ça n'a jamais été possible. Je sais qu'on va avoir une bonne discussion demain. Donc, on pourra certainement poursuivre les échanges sur le sujet.

Ceci dit, je sais cependant qu'il existe une étroite complicité entre la table et le ministère, sinon entre vous-même et la ministre. J'étais d'ailleurs très surpris, au moment où vous lui avez remis le rapport, de constater que Mme la ministre annonçait déjà les mesures qui allaient faire l'objet d'un projet de loi, je pense, le lendemain ou le surlendemain. C'est donc dire que le rapport lui avait été remis avant le moment où officiellement il lui a été remis.

Certaines mauvaises langues — bien, je ne sais pas si on peut parler de mauvaises langues, si tant est que la chose est vraie — prétendent même que vous recevez des émoluments du ministère des Transports, ce qui n'enlève en rien à votre enviable réputation qui vous précède comme universitaire. Je vois d'ailleurs que vous avez la cravate de l'Université Laval. Je crois que c'est la semaine de l'appartenance. J'ai oublié de porter la mienne, désolé. Et, qu'à travers votre implication à Opération Nez rouge, qui est, je pense, une des très belles opérations qu'on a connues sur le territoire québécois, et même au-delà maintenant, et bien sûr votre participation à titre de président de la table de la sécurité routière, qui a formulé depuis déjà un certain temps des recommandations au gouvernement pour effectivement améliorer le bilan routier du Québec...

Je suis toujours impressionné par votre connaissance du dossier et je dois dire que je l'ai été d'autant cet après-midi en vous entendant, comme ça, citer au hasard des données concernant la Saskatchewan. On vous a demandé des données sur la Saskatchewan, vous aviez des données sur la Saskatchewan. Avez-vous, comme ça, toutes les données de l'ensemble des provinces canadiennes?

● (17 h 40) ●

M. De Koninck (Jean-Marie): J'ai eu accès à un rapport de... je pense que c'est les restaurateurs, parce qu'ils l'ont envoyé à Opération Nez rouge, donc Nez rouge me l'a fait suivre, et j'ai lu puis j'avais vu justement qu'il disait que la Saskatchewan avait... Bien, je savais déjà qu'elle avait le 0,04, là, je savais la plupart des choses que j'ai dites. Mais ça m'avait frappé effectivement qu'on prenait en exemple la Saskatchewan. Donc, j'ai regardé un petit peu plus en détail, donc...

M. Bergeron: C'est donc dire que c'est parce que vous aviez lu ça, et non pas parce que la ministre allait vous poser la question?

M. De Koninck (Jean-Marie): Bien, écoutez, c'est... J'étais au courant... Je suis pas mal au courant de mes dossiers, disons.

M. Bergeron: Oui.

M. De Koninck (Jean-Marie): Mettons-le comme ça.

M. Bergeron: Alors, mais, si je vous demandais le bilan routier au Yukon, vous pourriez me le donner ou...

M. De Koninck (Jean-Marie): O.K. Au Yukon, il y a un petit peu le même problème aussi parce qu'ils ont beaucoup de distance à parcourir. Et effectivement, leur... le bilan routier que j'ai vu n'était pas particulièrement reluisant, là.

M. Bergeron: Mais vous n'avez pas les chiffres.

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, je n'ai pas les chiffres exacts.

M. Bergeron: De mémoire, comme ça, vous ne les avez pas.

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, non.

M. Bergeron: Puis vraiment, la Saskatchewan, c'est parce que vous aviez vu le rapport... le mémoire...

M. De Koninck (Jean-Marie): J'ai reçu ce rapport-là, effectivement. J'imagine qu'ils voulaient me l'envoyer, ils l'ont envoyé à Opération Nez rouge, et... probablement parce qu'ils me citent dans le rapport, à deux, trois endroits. Alors, Nez rouge me l'a fait suivre, puis je l'ai lu attentivement.

M. Bergeron: Fort bien.

M. De Koninck (Jean-Marie): Et on parlait beaucoup de la Saskatchewan.

M. Bergeron: Et on voit que vous êtes studieux dans l'analyse et dans la maîtrise de vos dossiers, effectivement. Je veux savoir concernant le 0,5. Concernant le 0,5, on se souviendra que, lorsque la question avait fait l'objet d'une précédente attention médiatique en 2007, à ce moment-là ça n'avait pas fait l'objet d'une recommandation de la table. Or, je présume que, dès à ce moment-là, vous aviez des chiffres qui vous amenaient à penser que ça aurait été une bonne idée d'aller de l'avant avec le 0,05. Pour quelle raison avez-vous décidé — bien, vous... pas vous personnellement mais la table — de ne pas faire cette recommandation-là en 2007, alors qu'on savait pertinemment que c'était un point qui tenait à cœur à la ministre et que vous avez décidé, cette fois, d'amener cette proposition du 0,05?

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, effectivement, si vous regardez dans le premier rapport, on a beaucoup de recommandations sur la vitesse, sur l'alcool on en avait même six recommandations, parce qu'on a toujours reconnu, à la table, en partant, que 50% des accidents mortels sur les routes étaient causés par la vitesse et/ou l'alcool, des fois c'est une combinaison des deux.

Et, quant au 0,05, je pense que la plupart des gens de la table savaient que c'était déjà une problématique. Moi, je le savais longtemps, ça faisait 10, 15 ans que je disais souvent à la radio qu'à 0,05 on a perdu la moitié de ses capacités visuelles. Enfin, j'avais lu ça, parce que je m'occupais plus du problème de l'alcool au volant. Et, si vous regardez, dans le premier rapport, dans l'annexe, on dit que la question du 0,05 reste à étudier, c'est-à-dire que déjà on avait reconnu que c'était un problème, mais, faute de temps...

Je ne sais pas si vous vous souvenez de la problématique il y a deux ans. C'est que les travaux de la table ont commencé en décembre 2005. On disait: Bon, on va faire un rapport le plus rapidement possible. Mais ça traînait, ça traînait, puis finalement on l'a fait en juillet 2007. Et, moi, j'aurais même aimé attendre un peu, parce qu'il y avait tellement d'autres choses... je ne dis pas le 0,05, mais il y avait tellement d'autres choses qu'on n'avait pas vraiment discuté.

Entre autres, la problématique du transport actif alternatif, je pense que c'est extrêmement important. Là, c'est ressorti beaucoup plus dans le deuxième rapport. Mais on n'a pas eu le temps dans le premier rapport. Donc, on l'a parquée, d'une certaine façon. On a dit: Il faut en discuter — donc, c'est pour ça que vous le voyez en annexe du rapport 1 — il faut discuter de cette question-là. Et puis c'est revenu effectivement sur la table, là, quand on a repris nos travaux, là, en 2008.

M. Bergeron: Mais, s'il a fallu à un groupe d'experts comme le vôtre, des gens qui se penchent sur les problématiques de sécurité routière, s'il vous a fallu deux ans pour

cheminer pour en arriver à une recommandation formelle amenant, semble-t-il, la ministre, de façon très spontanée, à l'inclure dans son projet de législation, n'est-on pas en droit de comprendre que c'est peut-être un peu subit pour la population québécoise de devoir dire: Bon, bien là, tout d'un coup, là, on passe du 0,08 à 0,05?

M. De Koninck (Jean-Marie): Je suis entièrement d'accord avec vous qu'il y a bien des Québécois qui sont déstabilisés, là, qui perdent leurs points de repères. Parce qu'il faut bien comprendre que ça fait 40 ans qu'on leur chante, là, que c'est 0,08, 0,08, et que c'est même criminel, puis les sanctions, depuis 1985, sont beaucoup plus sévères. Et là, on les a vraiment — excusez l'expression — «mindé» là-dessus: C'est 0,08, c'est dangereux et c'est criminel. Donc, dans leur perception, malheureusement, dans leur perception, le 0,06, 0,07, ce n'était pas dangereux, hein? On le voit, les gens se testent puis ils disent: Aïe! je suis correct, je suis à 0,07, moi. Donc, malheureusement, c'est une fausse perception. Et, comme ce n'était pas dans la loi, comme le 50 mg a toujours été permis, 70 mg aussi a toujours été permis, bien les gens avaient... fonctionnaient avec ces repères-là. Là, tout d'un coup, on leur dit: Écoutez, là, au fait, là, c'est dangereux aussi entre 50 puis 80, puis on le mesure, on a des tables là-dessus, les probabilités, cinq fois plus à risque, alors qu'à 0,08 vous êtes 15, 20 fois plus à risque. Ils sont déstabilisés, puis je les comprends. Ils perdent leurs repères. Il faut leur donner d'autres repères.

Donc, c'est pour ça que j'insistais sur le fait que la recommandation n° 5 est pratiquement aussi importante que la recommandation n° 4. C'est-à-dire qu'il faut informer les gens. Puis on le voit partout en sécurité routière, plus les gens sont informés de la pertinence et de l'efficacité d'une mesure — c'est deux choses, là, la pertinence, on leur explique pourquoi, etc., puis l'efficacité, bien, l'efficacité, c'est l'amélioration du bilan routier qui s'ensuit — plus ils adhèrent à la mesure. Puis là ils sont un petit peu pris de court parce qu'on n'a pas eu... ils n'ont pas été ébranlés un peu, là, par l'idée qu'il va y avoir un projet de loi qui va leur dire: Écoutez, là, vous ne pouvez plus conduire à 0,08. C'est sûr que ça reste criminel à 0,08, puis 0,05 ça ne l'est pas, vous connaissez la nuance, là. Mais ils sont déstabilisés, ils perdent leurs repères, puis il faut leur donner des nouveaux repères. Puis, moi, je pense qu'ils vont acquiescer ces nouveaux repères là; c'est juste une question d'information. Plus ils vont être informés, plus ils vont adhérer à cette mesure-là.

M. Bergeron: Mais, comme il vous a pris un certain temps, comme groupe d'experts, pour cheminer vers le 0,05, ne comprend-on pas que peut-être la société québécoise a besoin d'un certain temps pour cheminer vers le 0,05 également?

M. De Koninck (Jean-Marie): Je ne le verrais pas de cette façon-là, là. Je ne veux pas dire que ça nous a pris un certain temps pour cheminer vers le 0,05, je pense que tout le monde, les gens qui connaissent le dossier autour de la table ont toujours été relativement assez convaincus, mais je pense que ce qui est important, c'est les études. Je pense que vous avez mentionné à deux, trois reprises tout à l'heure là: C'est important d'avoir des études scientifiques. Il faut examiner le pour et le contre. Il faut voir: Est-ce que c'est sérieux...

M. Bergeron: Mais vous ne les aviez pas en 2007?

M. De Koninck (Jean-Marie): Hein?

M. Bergeron: Ces études, vous ne les aviez pas en 2007?

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, oui, c'est des choses qui existaient mais qui n'ont pas été discutées à la table, qui n'ont pas été discutées en comité, etc. Moi-même, là, j'ai évalué des choses. Comme je vous dis, ça fait longtemps que je dis, là, qu'à 0,05 on perd la moitié de ses capacités visuelles. Mais de voir les études aussi percutantes, comme celle, là, qui parle du 8 % de baisse, là, d'amélioration du bilan routier, là, moi-même j'ai été surpris quand j'ai vu ça. Je trouvais que ça donnait des arguments très, très probants très, très scientifiques à...

Parce qu'il ne faut pas que ça soit juste des perceptions, vous le savez, il faut... On ne peut pas... Autour de la table, ce n'est pas de se dire: Bien, qu'est-ce que vous en... Ah bien, on pense que, on pense que... Regardez, là, les données sont là, la science est là, elle vous dit ça. Elle dit que, si vous faites ça, vous allez améliorer... que c'est dangereux d'abord — c'est pour ça que j'insiste ici sur le tableau de la page 16 — puis après ça, si on le fait, bien ça améliore effectivement le bilan routier. Ce n'est pas à peu près, on ne fonctionne pas avec des impressions, on fonctionne avec des études.

M. Bergeron: Je m'excuse d'insister, M. De Koninck...

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, allez-y.

M. Bergeron: ...mais le 8 %, là, auquel vous venez de faire référence, est-ce que ça, vous le saviez en 2007?

M. De Koninck (Jean-Marie): Moi, je ne le savais pas, non.

M. Bergeron: Vous ne le saviez pas. Donc, c'est des études subséquentes ou c'est des conclusions des études antérieures?

M. De Koninck (Jean-Marie): Il y a des études de 2004, de 2006 qui ont été apportées à la table. Je ne sais pas si vous savez comment ça fonctionne dans le monde scientifique; il y en a, des études. Il y a... la littérature scientifique est extrêmement... elle est énorme, là. Écoutez, juste dans mon domaine, il y a 100 000 publications par année, là. Alors c'est sûr qu'il faut aller fouiller, il faut trouver les bonnes, il faut regarder ce qui se passe ailleurs.

Puis on a l'avantage de voir ce qui se passe dans d'autres pays aussi, là. On regarde ce qui se passe dans d'autres pays, puis il y a des chercheurs un peu partout sur la planète qui se penchent là-dessus, ils regardent ce qui se passe aux États-Unis, en Europe, au Japon, etc. et on connaît maintenant vraiment les incidences d'accidents avec beaucoup plus de précision qu'auparavant. Donc, on a pu s'enrichir de ces études-là et se convaincre, autour de la table, qu'effectivement scientifiquement, ça avait un sens et puis que l'expérience des autres pays était très concluante, donc qu'on devait aller dans le sens de cette recommandation-là. Et on a eu consensus autour de la table, là, ce qui n'est pas évident, là, ce qu'on n'a pas eu dans d'autres domaines, là.

M. Bergeron: O.K. Mais je reprends exactement sur les paroles que vous venez de prononcer: On a fini par se convaincre, autour de la table, que c'était une bonne idée.

Est-ce qu'on ne convient pas que ça va peut-être prendre un certain temps aux Québécois pour se convaincre que c'est une bonne idée?

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, effectivement, je pense que ça va prendre un certain temps. Je pense que, quand je dis, là, que, la recommandation n° 5, là, de faire cet exercice-là auprès de la population, c'est sûr que ça ne se fera pas du jour au lendemain, là. Il va falloir être très stratégique puis faire des bonnes campagnes de sensibilisation pour expliquer aux gens qu'effectivement on ne devrait pas conduire à 0,06, 0,07 parce qu'on constitue un sur-risque. Ce n'est pas aussi grave que conduire à 90 mg, mais, même si c'est deux fois moins grave, si on est cinq fois plus à risque, c'est important. Donc, il ne faudrait pas conduire à 0,06, 0,07. Et il y a déjà une bonne partie de la population qui est convaincue aussi, là, c'est...

M. Bergeron: Il y a une mesure dans le projet de loi — si j'ai un petit peu de temps, je vais y revenir, là — sur le port du casque, où on commence par une campagne de publicité puis on laisse en suspens la possibilité éventuellement d'imposer la mesure. Est-ce que ce ne serait pas une avenue qu'on devrait éventuellement explorer concernant le 0,05?

M. De Koninck (Jean-Marie): Ça, vraiment, c'est votre responsabilité. Écoutez, nous, on arrive avec...

M. Bergeron: Non, mais je vous demande votre...
● (17 h 50) ●

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, non, mais on arrive avec la science et l'expérience. Nous, on dit qu'on devrait le plus rapidement possible passer à l'action et interdire de conduire un véhicule — pendant 24 heures, là — si on a le taux d'alcoolémie entre 50 mg et 80 mg. Si, vous, vous trouvez que c'est raisonnable puis pour des raisons vous dites: Bon, on va le faire, mais on mettre ça en application dans un an ou quelque chose...

M. Bergeron: Mais justement on cherche à savoir ce qui peut être raisonnable.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, oui.

M. Bergeron: Vous-même, M. De Koninck, qui êtes un universitaire, m'avez dit tout à l'heure: Vous savez comment ça fonctionne au niveau de la science, il y a plein d'études qui nous arrivent, il faut assimiler tout ça, démêler le vrai du faux, essayer de reprendre les analyses, la méthodologie pour voir si les choses ont été faites correctement. Si vous, universitaire, me dites ça, on comprend-tu que le commun des mortels, au Québec, là, il peut se dire: Là, ils sont tombés sur la tête, avec 0,05, là?

Est-ce que, vous, conscient de cette problématique sociale qu'on vit actuellement puis cette espèce de levée de boucliers qu'on a contre le 0,05, est-ce que vous pensez que ce pourrait être une bonne idée d'y aller, un peu comme on le fait pour le port du casque, d'une campagne énergique — Mme la ministre me disait tout à l'heure: Tu ne mets pas ça dans une loi, elle l'a fait pour le casque, j'imagine qu'on devrait être capables de le faire pour le 0,05 — d'une campagne énergique pour le 0,05 qui pourrait éventuellement être suivie de la mise en oeuvre de la mesure?

M. De Koninck (Jean-Marie): Bien, si vous décidez tout de suite de la mettre en mesure le plus rapidement possible, moi, je serais pour ça parce que, pendant qu'on attend, pendant qu'on discute, il y a des gens malheureusement qui meurent à cause de ce problème-là, là. Et donc, le plus vite, le plus vite on va adopter cette mesure-là, le plus vite on va sauver des vies. Moi, je le vois dans cette perspective-là.

M. Bergeron: Oui, mais...

M. De Koninck (Jean-Marie): Mais je pense que, parallèlement, par contre, on devrait faire l'enseignement auprès de la population. Parallèlement. Moi, je vois les deux activités se faisant parallèlement.

M. Bergeron: Sans vouloir vous manquer de respect, M. De Koninck, j'ai l'impression que c'est un peu un sophisme, ce que vous venez de me dire là parce qu'ultimement, pour ne pas qu'il y ait de bilan routier négatif, il faudrait tous circuler à bicyclette, là.

M. De Koninck (Jean-Marie): Non. Non, non. Non, non, écoutez... Non, non, écoutez, notre bilan routier est à 557 décès, on s'enlignait peut-être, pour 2009, quand les chiffres vont sortir, à 510, 515, je ne le sais pas, donc ça s'améliore beaucoup. Mais regardez ce que c'est dans d'autres pays comme la Suède, la Norvège, la Hollande, ils sont aux alentours de 350, toutes proportions gardées. Donc, il y a encore beaucoup de chemin à faire avant qu'on empêche les gens de rouler quand ils veulent, où ils veulent, sur les distances qu'ils veulent, là. Ça, dans mon esprit, c'est clair, vous et moi, on pense la même chose, il faut que les gens puissent faire ça, mais il faut qu'ils puissent le faire en toute sécurité, et je pense que c'est la responsabilité des élus de voir à ce que les routes soient plus sécuritaires. Nous, on vous dit: Pour que ce soit plus sécuritaire, vous devriez procéder comme ça. C'est à vous de juger s'il faut le faire ou non, mais on vous encourage à le faire, bien sûr.

M. Bergeron: Donc, vous, là, même si les gens...

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, il vous reste 1 min 30 s.

M. Bergeron: Oui. Donc, vous... Mais c'est malheureux parce que j'aurais voulu parler des casques aussi, là, mais quoique notre collègue de Chomedey l'a un peu fait. Vous, là, sans même qu'il y ait eu une campagne de sensibilisation au préalable, vous seriez prêt à ce que, demain matin, la mesure du 0,05 soit en vigueur.

M. De Koninck (Jean-Marie): Moi, je pense qu'il faudrait le faire le plus rapidement possible. Combien rapidement? C'est à vous de décider.

M. Bergeron: O.K.

M. De Koninck (Jean-Marie): C'est vous autres qui avez cette responsabilité-là.

M. Bergeron: Je termine très rapidement. Tout à l'heure, on a les gens de la... de CAA qui nous ont dit: Pour qu'une mesure soit efficace, il faut qu'il y ait de la sensibilisation, une norme puis de voir à son application.

L'exemple de la Saskatchewan, peut-être, nous indique que ce n'est pas tout de mettre la norme en place, il faut s'assurer qu'on ait les moyens de la faire appliquer.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, oui, ah c'est sûr, c'est sûr. Les trois composantes sont importantes: sensibilisation, législation, contrôle. Oui, oui, il faut qu'il y ait un contrôle policier, c'est clair. Il faut qu'il ait une surveillance policière puis il faut qu'il y ait un... il faut que ça soit contrôlé aussi, c'est sûr. Mais, dans le cas du 0,05, ils le font de toute façon. Quand il y a des barrages routiers, ils interceptent les gens, ils ont un appareil qui... un appareil qui mesure et qui a deux possibilités: il y a le «warn», entre... au-delà de 0,05 puis, après ça, il y a le «alert», qui dit que, woup, là!, là il est au-dessus de la limite permise, il faudrait peut-être l'amener au poste. Mais déjà, le «warn», il dit que la personne est au-delà de 0,05. Donc, ça se fait déjà à l'intérieur d'un barrage routier, là.

Le Président (M. Huot): Merci. Je reconnais maintenant le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, on parle beaucoup du 0,05, vous dites: Ça sauverait à peu près 45 vies. Je pense que tout le monde est d'accord qu'on veut sauver des vies le plus possible, mais il y a... on a 500... En 2008, vous avez dit, on a 557 décès, on en a à peu près 30 % qui sont reliés à l'alcool. Ça veut dire qu'on en a 70 % qui sont reliés à d'autres facteurs. Est-ce qu'on a regardé les autres facteurs environnementaux de toutes...

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, oui, on fait...

M. Grondin: ...de quoi ça dépend, là?

M. De Koninck (Jean-Marie): On fait ça constamment.

M. Grondin: Parce que, là, on parle juste du 0,05 à 0,08, qu'on pourrait sauver 40 personnes. Mais peut-être qu'il y a d'autres facteurs où on pourrait en sauver plus que ça?

M. De Koninck (Jean-Marie): Ah, c'est sûr, c'est sûr. Écoutez, la sécurité routière, c'est très complexe, c'est beaucoup de facteurs, c'est beaucoup de facteurs en même temps aussi. Tantôt, j'ai dit: L'alcool et la vitesse, c'est à peu près 50 % des accidents. Il y a le cellulaire aussi. En France, ils ont des chiffres sur le cellulaire, ils disent que, le cellulaire, c'est 7,5 % des décès qui sont dus à l'utilisation du cellulaire. Il y a aussi les gens qui ne respectent pas les feux de circulation; c'est aussi des décès. L'environnement routier, de façon générale, on dit 30 %, c'est contributif dans 30 % des accidents, mais... Et, si on additionne tout ça, des fois ça dépasse les 100 %, là. Mais c'est parce qu'il y a souvent deux facteurs en cause.

Prenons quelqu'un qui roule trop vite, qui prend une courbe dangereuse. Bon, en partie, c'est dû à la courbe dangereuse, qui n'aurait pas dû être là, il y avait un angle droit qui n'aurait pas dû être là, puis, en partie, c'est parce qu'il roulait trop vite. Alors, des fois, il y a deux facteurs qui contribuent au même accident, c'est clair. C'est comme celui qui est au cellulaire; souvent, bien, il va trop vite, puis, bon... Ça fait qu'on l'attribue au cellulaire ou on l'attribue à la vitesse, c'est...

M. Grondin: C'est juste que le 0,05 à 0,08, ce n'est quand même pas le facteur qui explique tous les accidents mortels...

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, non.

M. Grondin: ...qu'on a sur les routes du Québec. Est-ce que la table a regardé pour commencer à être capable de tester les gens qui prennent des drogues au volant, des médicaments, et tout ça? Parce que, là, on s'attaque juste à l'alcool, mais, je pense, moi, qu'il y a beaucoup de drogues qui ne sentent absolument rien puis qui sont peut-être beaucoup plus dangereuses que la boisson.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. On a des données là-dessus, la Société de l'assurance... pardon, la SAAQ a des données là-dessus. La drogue, effectivement, est un problème préoccupant. Et même, pour les jeunes, les jeunes de 16 à 19 ans, la drogue est plus importante que l'alcool. Donc, effectivement, c'est un grave problème. Le fédéral a maintenant une loi, la C-2, là, qui permet d'intervenir en cas de drogue, donne des outils aux policiers, là, pour intervenir en cas de drogue. Malheureusement, au Québec, on n'a pas assez de policiers formés. Je pense que vous avez vu les nouvelles dernièrement. C'est déplorable, effectivement. Non, mais la drogue au volant, c'est un problème préoccupant, effectivement, vous avez raison.

M. Grondin: La question que, moi, je me pose... Mettons qu'un citoyen s'en va sur la 20 puis il se fait arrêter, parce qu'il a arrêté manger au restaurant, il a pris une bière, il se fait arrêter à 0,05 ou 0,06. Vous dites: Il n'y aura pas aucun acte criminel. Mais on fait quoi avec l'auto puis on fait quoi avec le conducteur, là? On dit: Toi tu... on fait venir un taxi, puis tu prends un taxi, on fait remorquer ton auto? Ça va être quoi, les coûts de ça?

M. De Koninck (Jean-Marie): Ce n'est pas un acte criminel, effectivement. Vous savez que le criminel, c'est de juridiction fédérale. Le Québec ne pourrait dire, tout d'un coup: Bon, 0,07, c'est criminel. On n'a pas cette possibilité-là.

Une voix: Pas encore.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Donc, de la façon que ça pourrait se passer, c'est que... je ne suis pas un spécialiste en intervention policière, il faudrait leur demander, mais, si un policier intercepte quelqu'un qui est à 0,06, 0,07 puis il dit: Bon, écoutez, la loi dit que vous ne devez pas conduire votre véhicule, bien, s'il est avec son épouse, si son épouse est sobre, bien elle peut prendre la voiture puis s'en aller, bonjour tout le monde!, alors son permis est suspendu pendant 24 heures, mais il peut repartir avec son véhicule. S'il peut garer son véhicule sur le bord... dans une rue, bon, il pourra le faire aussi, donc il ne le fera pas remorquer. Par contre, s'il est sur l'autoroute, il ne peut pas le faire; là, il faudrait qu'il le fasse remorquer, effectivement. Mais ça, il faudrait demander à un policier, là, comment est-ce que les policiers... Les policiers étaient là autour de la table et ils ont adhéré à la mesure, hein, on a eu consensus là-dessus. Puis il y a plusieurs représentants des forces policières et...

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup, M. De Koninck. Ça complète les échanges. Alors, merci beaucoup de votre contribution aux travaux de cette commission.

J'ajourne les travaux au jeudi 11 février, à 15 heures, afin de poursuivre la consultation générale et les auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Merci.

(Fin de la séance à 17 h 59)