



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 9 mars 2010 — Vol. 41 N° 49**

Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi  
modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière  
et d'autres dispositions législatives (5)

**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](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 9 mars 2010 — Vol. 41 N° 49

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Collège québécois des médecins de famille (CQMF), Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal	1
Éduc'alcool	10
Importation Ecoboat	19
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)	29
Association du transport écolier du Québec (ATEQ)	36
Mme Diane Desjardins	41
M. Yvan Champagne	43
M. Nicolas A. Andreeescu	47
M. Jacques Dionne	51
Mémoires déposés	55
Remarques finales	55
M. Stéphane Bergeron	55
Mme Julie Boulet	56

### Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente  
M. Patrick Huot, président suppléant

M. Guy Ouellette  
M. François Bonnardel

- \* Mme Suzie Pellerin, Coalition québécoise sur la problématique du poids
- \* Mme Dominique Sorel, Centre d'écologie urbaine de Montréal
- \* M. Éric Notebaert, CQMF
- \* M. Hubert Sacy, Educ'alcool
- \* Mme Marlène Bonneville, Importation Ecoboat
- \* M. Ronny Bourbeau, idem
- \* M. Nicolas Mailloux, idem
- \* Mme Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* M. Gaétan Bergeron, idem
- \* M. Richard Fahey, FCEI
- \* Mme Audrey Azoulay, idem
- \* M. Gaston Lemay, ATEQ
- \* M. Luc Lafrance, idem
- \* M. Michel Masse, ministère des Transports
- \* M. Carl Bélanger, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 9 mars 2010 — Vol. 41 N° 49

**Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (5)**

*(Dix heures huit minutes)*

**La Présidente (Mme Doyer):** ...messieurs, bonjour. Je dis cette phrase, mais elle est superflue parce que vous êtes sages ce matin, tout le monde, là, ça n'a comme pas de bon sens. Ce n'est pas habituel. C'est quasiment inquiétant. Alors, je vais quand même la dire: À l'ordre, s'il vous plaît! Même si l'ordre est à l'évidence très, très présent. 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 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.

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

**La Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Bergeron (Verchères) remplace M. McKay (L'Assomption).

**Auditions (suite)**

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bonne journée à tout le monde. Bonne journée aux collègues, aux personnes qui sont ici présentes. Nous sommes réunis pour entendre un premier groupe, qui est le Collège québécois des médecins de famille, la Coalition québécoise sur la problématique du poids et le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Alors, la parole est à vous. Mme Pellerin, peut-être vous présenter, présenter les personnes qui vous accompagnent. Et vous avez 10 minutes pour faire votre présentation avant un échange de 50 minutes avec les collègues.

**Collège québécois des médecins de famille (CQMF), Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal**

**Mme Pellerin (Suzie):** Bien, bon matin à tous. Alors, je suis Suzie Pellerin. Je dirige la Coalition québécoise sur la problématique du poids. C'est une organisation qui réunit près de 100 partenaires issus du monde municipal, de la santé et du réseau scolaire. Ils ont en commun une préoccupation qui est celle de l'obésité infantile, qui est un phénomène grandement important et préoccupant. Je suis accompagnée ce matin du Dr Éric Notebaert, qui est urgentologue et qui représente le Collège québécois des médecins de famille; également, Mme Dominique Sorel, qui est ingénieure et membre du conseil d'administration du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

● (10 h 10) ●

Alors, merci beaucoup de nous donner l'opportunité de présenter notre point de vue. Sachez que ce mémoire-là est présenté par trois groupes aujourd'hui mais a également

été appuyé par différents groupes, dont vous avez la liste à l'intérieur du mémoire. Et tous croient finalement que la sécurité des piétons et des cyclistes peut être améliorée en aménageant nos villes de manière sécuritaire, c'est-à-dire de mettre en place des mesures d'apaisement de circulation pour favoriser la sécurité de ceux et celles qui pratiquent la marche et le vélo, mais plus particulièrement les enfants, bien sûr.

Les études démontrent que notre façon d'aménager nos villes favorise la dépendance à l'automobile et, par conséquent, engendre un mode de vie plus sédentaire. Depuis 30 ans, les enfants marchent de moins en moins pour aller à l'école, alors que les problèmes de poids et les taux d'obésité augmentent de manière alarmante. Selon Kino-Québec, en 1971, environ 80 % des enfants canadiens de sept à huit ans marchaient pour se rendre à l'école. Aujourd'hui, seulement 30 % des écoliers québécois marcheraient pour se rendre à l'école.

La promotion de la marche et du vélo, sur le trajet de l'école par exemple, représente une des solutions à envisager pour intégrer une activité physique quotidienne dans le mode de vie de l'enfant et ainsi prévenir l'obésité. Selon l'Organisation mondiale de la santé, seulement quatre enfants sur 10 font suffisamment d'activité physique, ce qui aura bien sûr des conséquences très graves sur le réseau de la santé dans quelques années.

Un des principaux freins à la marche et au vélo, eh bien, c'est simple, c'est le danger perçu par les parents et les enfants de se faire frapper. Pour beaucoup de parents, le risque d'accident est perçu comme étant si élevé qu'il est tout simplement préférable d'aller conduire ses enfants à l'école en voiture.

Alors, peut-être pour apporter une dimension plus urbanistique à notre présentation, j'inviterais maintenant Mme Dominique Sorel, du Centre d'écologie urbaine, à poursuivre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Sorel.

**Mme Sorel (Dominique):** Merci, Mme la Présidente. Mmes, MM. les députés, alors il me fait plaisir d'être ici au nom du Centre d'écologie urbaine. Ce centre a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques en vue d'un développement urbain durable. Je me suis engagée au sein de cet organisme après que ma fille ait été frappée par une automobile à deux intersections de notre domicile. C'est donc avec ma vision d'ingénieure que je milite pour la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et d'aménagements favorisant la sécurité des piétons, depuis plusieurs années maintenant.

Donc, les aménagements physiques visant l'apaisement de la circulation réduisent le risque de collisions ou de blessures pour tous les usagers de la route, peu importe leur âge, leur langue parlée, qu'ils sachent lire ou non. Et ce qui est bien intéressant avec ce genre de mesures, c'est qu'elles sont efficaces 24 heures sur 24.

Les aménagements comportent des avantages spécifiques pour les piétons et les cyclistes, notamment en encourageant et en facilitant concrètement l'usage sécuritaire de ces modes de transport qui sont aussi bénéfiques pour la santé.

Par ailleurs, il nous apparaît essentiel de rappeler que plusieurs projets déjà entrepris par le ministère des Transports du Québec, dont la réfection de l'échangeur Turcot, le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame ainsi que le prolongement et l'élargissement de boulevards urbains dans la grande région métropolitaine, auront pour effet d'entraîner une augmentation de la circulation automobile, et ceci nous semble être en contradiction avec les objectifs du Québec en matière de réduction des gaz à effet de serre ainsi qu'en contradiction avec la volonté de réduire le nombre de traumatismes routiers.

Le ministère des Transports doit d'abord cesser d'accroître la capacité du réseau routier et doit plutôt s'assurer qu'une plus grande part des investissements et de l'espace public soit accordée à des modes de transport plus efficaces et plus sécuritaires que l'automobile, tels que les transports collectifs et les transports actifs. Alors que plusieurs infrastructures atteignent leur fin de vie utile, il nous apparaît maintenant opportun de procéder à l'implantation systématique d'aménagements qui assurent la sécurité de tous les usagers de la route à l'échelle d'un quartier et à l'échelle d'une municipalité. Alors, à notre avis, c'est ainsi que nous parviendrons à améliorer notre bilan routier.

Et je cède maintenant la parole au Dr Notebaert, qui abordera les impacts sur la santé de cette question.

**La Présidente (Mme Doyer):** Dr Notebaert.

**M. Notebaert (Éric):** Bonjour, messieurs dames. Merci. Je suis urgentologue, spécialiste en traumatologie. Je travaille à l'Hôpital Sacré-Coeur de Montréal, qui est un des quatre plus gros centres de traumatologie au Québec depuis 20 ans. Je fais de la recherche en traumatologie. Et, comme membre du collège des médecins de famille du Québec, on est impliqués en prévention aussi. Alors, c'est avec cette expérience que je tenais à vous dire ces quelques mots aujourd'hui.

D'abord, les traumatismes routiers, c'est la première cause de mortalité chez les enfants et chez les jeunes. Une bonne étude au Québec a montré que, sur une période de 10 ans, il y a eu 3 700 piétons et cyclistes entre cinq et 17 ans qui ont été frappés, ce qui fait une moyenne de huit par semaine dans la zone de Montréal. Plus il y a de véhicules, plus il y a d'accidents. Ça, c'est très clair. Plus la vitesse est grande, plus il y a un risque de lésions graves et de mortalité, et ça, on vit ça au quotidien. Je peux vous raconter mes expériences. Je travaille beaucoup la nuit. On a beaucoup d'autos qui circulent extrêmement vite. À 50 km/h, vous avez 50 % de risque de décès, à 80 km/h, vous avez 90 % de risque de décès et, à 30 km/h, vous avez 20 % de risque de décès. Il y a un lien direct entre la vitesse et l'importance des lésions que les gens subissent.

Les quartiers à circulation plus rapide, plus dense sont des quartiers où il y a cinq à six fois plus de blessés et de mortalité, et ça, ça a été étudié à Montréal par la DSP de Montréal. Si vous êtes dans Hochelaga-Maisonneuve et vous avez un enfant dans ce coin-là, il y a cinq fois plus de chances d'être blessé et de décéder de ses blessures que si vous êtes dans des quartiers plus favorisés.

Ce qu'il est important de rappeler aussi, on dit souvent que la mortalité par traumatisme diminue; oui, la mortalité diminue parce que les systèmes d'urgence... bien qu'on entend parler plutôt des bévues des systèmes d'urgence, mais les systèmes d'urgence en traumatologie se sont énormément améliorés depuis 20 ans. On est extrêmement efficaces maintenant une fois que le patient est à l'hôpital. Mais le nombre de blessés augmente constamment, 10 fois plus de blessés en 2007 que la moyenne des cinq années précédentes. Donc, le nombre de blessés augmente constamment au Québec. On les traite mieux. Mais ce qu'on a de plus en plus, c'est des patients qui sont très hypothéqués, des grands blessés médullaires, des gens qui vont passer le reste de leur vie alités et qui vont coûter une véritable fortune pour la société. Donc, humainement, c'est un coût épouvantable et, financièrement, c'est un coût épouvantable.

Il y a d'autres conséquences à la circulation. On augmente la morbidité et la mortalité par problèmes pulmonaires. On a de plus en plus d'asthme décompensé, d'emphysème décompensé l'été. On a des vagues de chaleur intense dans les quartiers des centres-villes où il y a beaucoup de circulation routière. On a, tout l'été, des gens âgés qui arrivent dans un état de coup de chaleur catastrophique et qui en décèdent. Ça n'arrive pas seulement en Europe, ça arrive chez nous. Ce n'est pas publicisé, mais on voit ça quotidiennement. On a de plus en plus de problèmes de stress, de problèmes de sentiment d'insécurité, de diminution des relations sociales, d'augmentation d'isolement chez les vieux, parce que les gens ont peur de sortir à cause de la circulation automobile. On génère des gaz à effet de serre. On rend notre bilan carbone de plus en plus catastrophique. On augmente le bruit en ville, qui est une source de stress intense.

Nos propositions du Collège québécois des médecins de famille sont les suivantes: d'abord, réduire au maximum la présence de la circulation routière, automobiles, camions; faire une promotion importante du transport actif. Et on dit: «Safety is in numbers», et ça, c'est intéressant. Il y a eu beaucoup d'études qui ont montré que, lorsqu'il y a une masse critique de piétons et de cyclistes, les automobilistes ont en esprit l'idée qu'il y a des piétons et des cyclistes. Ça fait partie de leur vie. Leur comportement est meilleur, et la mortalité et la morbidité diminuent beaucoup, beaucoup. Donc, plus il y en a et plus on atteint une masse critique, moins il y a de blessés par personnes qui se transportent de façon active. Faire la promotion, sinon, du transport en commun. Parce que, par unité de personnes qui se déplacent en transport en commun, il y a effectivement beaucoup moins de blessés, beaucoup moins de morts.

Investir sur le bâti sécuritaire, comme on l'a dit précédemment, et avoir des mesures d'apaisement de la circulation, et ça, c'est fondamental. Je pourrai vous montrer des graphiques, des statistiques qui sont impressionnantes sur l'efficacité de ces mesures-là. Avoir des limites de vitesse en ville, et particulièrement autour des écoles, des garderies, des limites de vitesse à 30 km/h, 40 km/h, parce que, comme je vous ai dit tantôt, c'est dans les vitesses comme ça qu'on va avoir moins d'impact, et que ces limites de vitesse là soient appliquées aussi, ce qui n'est pas souvent le cas.

Donc, c'est ça, nos recommandations principales du Collège québécois des médecins de famille. Ça nous

fait plaisir de nous associer aux deux groupes ici présents, parce que, si on veut ultimement améliorer la santé globale de la population et améliorer la santé de la planète et si on veut avoir un impact important, c'est beaucoup plus sur le transport, sur le bâti sécuritaire que sur des mesures comportementales qu'on va avoir un impact réel. Merci.

● (10 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. Notebaert. Merci, mesdames. Je vais donner la parole à Mme la ministre pour un échange de 25 minutes.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup à vous tous d'être présents ce matin, Mme Pellerin, Mme Voyer, M. Sorel et... J'ai trois noms d'homme, là, puis je n'en vois rien que deux.

**Une voix:** Mme Sorel, Mme Sorel.

**Mme Boulet:** Excusez-moi! Alors, c'est écrit «monsieur», c'est ça. Alors, je m'excuse. Alors, merci d'être présents, là, pour représenter chacun respectivement, parce que vous êtes des groupes différents, là, mais qui avez une orientation commune par rapport au projet de loi qui est déposé, ce matin.

Alors, j'aurais quelques questions, si vous me permettez. Parce que je comprends bien votre message, là, qu'il faut aménager, il faut diminuer... diminuer la place de l'automobile en solo puis faire plus de place au transport actif, au transport collectif. Alors ça, on reçoit bien ce message-là.

Et je pense qu'au cours des dernières années... je ne remonterai pas à 10 ans, parce que 10 ans, c'est trop loin, mais, je vous dirais, au cours des deux, trois dernières années, je pense qu'il y a eu des gestes significatifs qui ont été faits à l'égard du transport collectif, du transport actif, du déplacement des individus. Alors, on sait qu'il y a la politique sur le vélo. On sait qu'il y a eu beaucoup d'argent qui a été investi depuis une dizaine d'années sur la route verte. On a également, depuis 2006, la politique québécoise de transport collectif, dans laquelle il y a plusieurs volets, là, il y a sept programmes et il y a même des programmes de mise en place, là, pour aller voir les entreprises, inciter les employés des entreprises à se déplacer en vélo plutôt que... ou en transport collectif plutôt qu'en voiture solo. Il y a également des investissements importants qui ont été faits en matière de transport collectif. On a permis également aux municipalités de réduire la vitesse dans leur réseau routier municipal. On investit également à chaque année près de 1 milliard de dollars en investissant sur des infrastructures pour améliorer la notion de sécurité routière. Alors, je regarde ça puis... Il y a également un guide qui a été pondu, également, par le ministère, *Redécouvrir le chemin de l'école*, pour... un guide d'implantation de trajets scolaires favorisant des déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire.

Alors, c'est vrai qu'on peut toujours faire plus, qu'on peut toujours faire mieux, mais est-ce que vous pensez qu'on n'est pas, à tout le moins, dans la bonne direction? Est-ce que vous ne sentez pas que, depuis deux ans, trois ans, il y a eu une préoccupation où il y a vraiment... le gouvernement a une volonté claire qui est là, qui est présente, avec le financement qui est requis, qui va dans le sens de ce que vous demandez?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Pellerin ou Mme Sorel.

**Une voix:** Mme Sorel.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Sorel.

**Mme Sorel (Dominique):** Oui. Donc, Mme Boulet, en réponse à vos commentaires, certainement, nous reconnaissons les progrès qui sont faits dans ce domaine-là. Cependant, ce qu'on remarque, c'est que parfois il y a un peu une incohérence ou, disons... C'est vrai que les investissements augmentent, disons, du côté des transports collectifs, et tout ça, mais la balance reste encore beaucoup du côté, disons, de l'automobile. Et, par exemple en région métropolitaine, on sait qu'il y a quand même des projets de réfection, des projets qui... qui vont avoir pour effet d'augmenter la circulation, par exemple au centre-ville. Et c'est ce que nous souhaiterions, disons, qu'il y ait un rajustement des priorités de façon à ce qu'on n'augmente pas la capacité, le volume de circulation en milieu urbain, surtout, mais ça s'applique partout.

Et, en fait, c'est de voir aussi qu'on est à un moment historique, disons, où plusieurs de nos infrastructures arrivent à leur fin de vie, et nous devons les entretenir, et nous trouvons que c'est un moment vraiment opportun de profiter de ces occasions-là de penser aux besoins de mobilité et de sécurité de tous les usagers du réseau routier, et non pas seulement que des voitures, mais des piétons, des cyclistes. Et nous en serons tous gagnants.

**Mme Boulet:** Vous dire également que les voies réservées, pour nous, c'est une priorité. Et, moi, je le dis souvent, c'est la façon peut-être la plus efficace et la moins dispendieuse de faire du transport collectif. Et on n'a qu'à penser, là, sur l'autoroute 15, sur l'autoroute 25, le boulevard Saint-Michel, le boulevard Bonaventure, sur Turcot, où on parle d'une voie réservée sur l'autoroute 20, de Notre-Dame, où il y a une voie réservée... deux voies en fait, une au transport collectif et une au covoiturage, sur Pie IX, la voie réservée qu'on a annoncée, notamment.

Carl me dit: On fait des audits de sécurité routière sur tous les projets d'envergure et, dans les audits de sécurité routière, on prend en considération à chaque fois les besoins des piétons et des cyclistes. Alors, c'est sûr que... Puis on peut toujours faire mieux, là, puis on en est conscients. On ne dit pas qu'on est parfaits, on dit qu'on a cheminé, puis je pense qu'il y a des grands pas qui ont été faits dans ce sens-là.

Je peux vous parler également du Fonds routier des... qui sera dégagé à partir des photoradars. Cet argent-là va aller en sécurité routière, et les municipalités pourront nous présenter des aménagements, tels que des dos d'âne ou des rétrécissements de voie, pour donner... pour que les gens aient l'impression... pas juste l'impression, mais qu'ils ralentissent parce que la voie est plus étroite. Alors ça, ça fera partie également... Ces fonds-là pourront être distribués quand les villes nous présenteront des projets. On pourra les accompagner, les soutenir en mettant des mesures d'intégration urbaine.

Ceci dit, je vais vous poser une autre question, parce que je pense que, là-dessus, on a un petit peu fait le tour. Vous mentionnez dans votre mémoire que l'Association des médecins d'urgence appuie votre mémoire. Et l'AMUQ

est venue nous présenter un mémoire, en février, dans lequel elle appuie la mesure sur le casque protecteur — et je pense que ça s'adresse plus à notre docteur, parce que vous êtes contre le casque — et tous les médecins...

**M. Notebaert (Éric):** ...je vais nuancer, si vous permettez.

**Mme Boulet:** O.K. Oui. Mais je vais finir ma question.

**M. Notebaert (Éric):** D'accord.

**Mme Boulet:** Alors, que ce soit l'association des médecins urgentologues, que ce soit... Je pense qu'il y a plusieurs groupes, là, qui représentent des médecins qui sont venus nous dire que, chez les enfants principalement, parce qu'ici on parle... Premièrement, c'est un pouvoir réglementaire, ce n'est pas... Pour l'instant, ce n'est pas une loi, c'est un pouvoir de réglementer. Après avoir fait une sensibilisation, de l'information auprès de la clientèle, si on voit que ça... que les enfants ne portent pas davantage le casque, bon, est-ce qu'on pourrait se donner le pouvoir de réglementer ou de légiférer, à ce moment-là?

Mais plusieurs sont venus nous dire que, chez les jeunes enfants, les traumatismes crâniens étaient vraiment très importants, suite à un accident à vélo, lorsqu'on ne porte pas le casque. Et ils sont venus nous dire également que le casque joue un rôle déterminant — alors on a beau dire que ce n'est rien que le haut de la tête, etc. — que ça joue un rôle déterminant en terme de prévention de traumatismes crâniens. Alors, j'aimerais juste, si vous avez des précisions à nous donner... C'est quoi, votre lecture? Comment vous voyez ça?

**M. Notebaert (Éric):** Je vais juste... Un petit mot sur ce que vous disiez tantôt. Oui, vous faites des choses, mais, au Québec, dans les villes, c'est 1,3 % de la population qui utilise le transport actif, alors qu'à Victoria c'est 5 %, à Portland, c'est 5 à 10 %, puis, en Europe, c'est souvent 10 %, 20 %, 30 %. Ça fait que, oui, on fait des choses, mais je pense qu'on pourrait faire beaucoup, beaucoup plus encore. Je pense qu'on part de très loin, puis on balbutie encore. Donc, c'est pour ça qu'on veut mousser la chose.

Pour ce qui est du casque, nous sommes pour le port du casque, et, toutes les mesures comportementales qui vont encourager le port du casque, il est clair qu'on favorise ça au maximum, et particulièrement chez les jeunes. C'est clair qu'on va favoriser au maximum le port du casque. Faire une loi là-dessus, ça nous semble... D'abord, le Collège québécois des médecins de famille ne s'est pas prononcé sur la question. Nous, on ne se prononce pas sur la question. Et franchement, pour moi, c'est un peu un coup d'épée dans l'eau, faire une loi sur le casque. Il y a eu des lois, par exemple, récemment on a vu ça, pour le comportement qui... qui tentent de contrôler le comportement des piétons à Montréal. On a donné je ne sais pas combien de milliers de plus de contraventions. Ça n'a eu absolument aucun effet sur les blessés à Montréal, de donner des contraventions. Bref, je ne pense pas qu'une loi va changer grand-chose. A fortiori, si on pense à une loi qu'on appliquera plus ou moins, c'est une loi qui n'aura pas de dents.

Ce qu'il faut faire, c'est certainement encourager le port du casque. Mais, franchement, mettre de l'argent sur une loi qui va obliger le port du casque, c'est beaucoup d'argent qui va être dépensé sur quelque chose qui a globalement un moins grand impact. Un enfant qui est blessé à un risque de trauma crânien certain. Mais, si on diminue de 50 %, par des aménagements urbains, le nombre de traumatisés, globalement on va diminuer non seulement les traumas crâniens, mais aussi les traumas globaux. Et ce qui a été démontré par une étude récente, c'est que, par un aménagement urbain adéquat, on diminue de 40 % à 60 % le risque d'accident. Alors...

Puis je peux vous montrer des chiffres, des statistiques. Si vous avez 10 000 blessés et vous avez des mesures d'apaisement de circulation, on va diminuer globalement le nombre de traumas et on va diminuer beaucoup le nombre de traumas crâniens. Si vous ne faites pas de mesures d'aménagements urbains, vous avez une loi qui impose le casque, vous n'avez pas diminué globalement le nombre de traumas crâniens... de traumas, mais vous allez diminuer certainement le nombre de traumatismes crâniens. Donc, quand on regarde les chiffres, les sous sont mieux placés et c'est plus efficace de travailler sur l'environnement bâti que sur le casque, sur une loi pour le port... enfin qui obligerait le port du casque.

Donc, pour répéter, on favorise l'utilisation du casque, mais on pense qu'une loi, ce n'est pas la bonne mesure. Et, quand on pense... Quand on pense à un enfant isolé, bien c'est bien qu'il ait son casque, mais, quand on pense à une intervention globale au niveau de la population, mettons l'argent sur quelque chose qui a un effet à extrêmement long terme. Modifier l'environnement bâti, ça va avoir un effet à extrêmement long terme. Faire une loi sur le casque, les gens vont porter le casque pendant quelques mois, quelques années... En fait, j'étais en Nouvelle-Zélande il n'y a pas très, très longtemps. Les gens mettent un peu plus le casque, pas vraiment plus, et ça n'a pas diminué grand-chose. Ça fait que, si vous êtes pour faire une loi sur le casque puis vous l'appliquez, vous allez mettre bien, bien de l'argent pour quelque chose qui va diminuer les traumas crâniens.

● (10 h 30) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Écoutez, je ne peux pas être contre votre argument des aménagements urbains, mais, quand vous dites que la loi sur le casque va coûter bien, bien de l'argent, je ne vois pas en quoi...

**M. Notebaert (Éric):** Bien, en fait... en fait, si vous voulez l'appliquer...

**Mme Boulet:** Non, non, mais je... Bien, regardez, je vais terminer, si vous me permettez. Premièrement, ça ne coûte pas bien, bien de l'argent, faire une loi pour mettre un casque, là. Ça ne se compare pas à ce que ça coûte, faire de l'aménagement urbain. L'aménagement urbain, on en fait. On travaille en collaboration avec tous les partenaires. Ceci dit, ce n'est pas demain matin que toutes les routes du Québec vont être aménagées de façon sécuritaire pour les cyclistes. Et, même si on le fait à Montréal, bien ce n'est pas vrai qu'en région, là, demain matin, les... l'aménagement urbain va permettre de prévenir les

traumatismes crâniens quand un jeune va avoir un accident à vélo sans son casque.

Alors, on parle de deux choses différentes. Un n'empêche pas l'autre. On peut continuer à faire de l'aménagement urbain qui est sur un moyen terme, je dirais, à court terme et à moyen terme, mais pourquoi ne pas avoir l'outil du casque protecteur chez les enfants tout de suite, quand on sait que l'utilisation d'un casque — puis ça, ça vient de l'AMUQ — l'utilisation d'un casque chez les enfants de quatre à 15 ans préviendrait entre 39 000 et 47 000... 45 000 blessures à la tête et entre 18 000 et 55 000 lacérations du cuir chevelu? Et le casque réduirait les blessures à la tête de 85 % à 88 %. Alors ça, ce n'est pas moi qui l'invente, c'est... Puis j'imagine que, comme médecin, vous êtes tout à fait conscient de l'importance de ces chiffres-là.

Et l'autre chose, c'est que, quand on développe l'habitude — et la Fédération des cyclistes est venue nous le dire — quand on développe l'habitude de porter un casque chez un enfant, normalement il le porte à vie. Alors, ce n'est pas vrai qu'il le porte, là, puis que, deux mois après, il va l'enlever, là. Mais c'est ce qu'ils ont dit, que normalement, quand on habitait quelqu'un jeune à porter un casque, qu'après ça normalement il continuait... il poursuivait à le mettre.

Alors, un n'empêche pas l'autre. De l'aménagement urbain, il faut en faire, mais je pense que ce n'est pas parce qu'on fait de l'aménagement urbain qu'on peut dire: Bien, on n'a pas besoin de casque si on aménage les routes. Parce que je pense qu'on peut additionner... En sécurité routière, je pense qu'il faut additionner les outils qu'on a. Ce n'est pas en disant: Si on fait ça, on n'a pas besoin de celui-là. Je pense que, si on a réussi aujourd'hui à réduire le nombre de décès puis d'avoir un meilleur bilan en sécurité routière, c'est parce qu'on a mis, depuis quelques années, plusieurs mesures qui se sont additionnées et qui ont fait en sorte qu'on puisse sauver des vies humaines. Et c'est dans ce contexte-là qu'on avait mis en place le pouvoir de réglementer.

J'aimerais, Mme la Présidente, pour une dernière question, si vous me permettez...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...la ministre.

**Mme Boulet:** Vous êtes médecins. Alors, j'ai ici — puis je pense que c'est un document qui est un document de référence également pour vous — le *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids*. Et, ici, à la page 26, on parle d'éducation en matière d'alcool au volant, et «les actions menées dans ces secteurs ont entraîné des changements importants, tant dans les normes sociales que dans [le comportement] des individus. Elles peuvent donc nous inspirer dans les interventions visant l'amélioration des habitudes de vie des jeunes et de leur famille de même que la prévention des problèmes reliés au poids.» Mais j'aimerais juste vous entendre... «Il nous faut désormais faire plus, faire mieux, et le faire ensemble.» Alors ça, c'est la conclusion, à la page 26. Mais vous entendre, en tant que groupe, sur le 0,05. Je sais que vous n'en avez pas parlé. Est-ce que c'est parce que vous ne voulez pas en parler, ou est-ce que vous êtes capables de nous dire où vous vous situez à l'égard de la mesure du 0,05?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Pellerin ou M. Notebaert.

**Mme Pellerin (Suzie):** En fait, l'expertise de la Coalition poids est davantage au niveau de toute la question de la problématique du poids et de l'obésité. Donc, c'est clair qu'on ne s'est pas penchés sur la question du 0,05. En ce qui a trait au Centre d'écologie urbaine, aussi, son intervention se veut davantage au niveau de l'urbanisme. Et, en ce qui a trait au Collège québécois des médecins de famille, je ne sais trop s'ils ont une position définie en cette matière.

**M. Notebaert (Éric):** Bien, en fait, honnêtement, la position du collège comme telle, je ne la connais pas, mais la position des médecins en général est que c'est excellent comme type de loi. Il faut faire des... Parce que ça va avoir un certain impact. Pas un impact à 100 %, parce que, les récidivistes, on les voit beaucoup, nous. Qu'il y ait des lois ou non, ils vont continuer à boire, ils vont continuer à avoir... à faire des accidents. Mais, diminuer la... diminuer le niveau acceptable d'alcoolémie, on est tout à fait en faveur de ça. Ça, il n'y a aucun doute, là, c'est un excellent... un bon point.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va être tout? Alors, est-ce que j'ai d'autres interventions de la partie ministérielle? Ça va aller? M. le député de Verchères, porte-parole dans le... au dossier de transports.

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, merci, Mme la Présidente. Merci infiniment de votre présentation. J'écoutes la ministre, tout à l'heure, s'autocongratuler sur les réalisations du gouvernement en matière de transport actif et de transport collectif, puis à cet égard je pense qu'il faut reconnaître les efforts du gouvernement. Vous avez parfaitement raison de l'avoir fait. Mais c'est ne pas prêter attention à l'essence du message qu'est le vôtre, à savoir que malgré ces investissements il y a toujours, et c'est le Dr Notebaert qui le soulignait, il y a toujours une augmentation de blessés importante. C'est donc dire que, malgré les gestes qui ont été posés, qui, il faut le reconnaître, sont quand même déséquilibrés par rapport aux investissements qui sont faits sur le réseau routier supérieur, il y a des impacts encore en termes de santé sur les cyclistes et sur les piétons.

Vous êtes au moins le quatrième groupe à comparaître devant cette commission — je pense notamment à Vélo Québec, à la Fédération québécoise des sports cyclistes, à Vivre en ville — qui nous proposez des aménagements urbains qui visent une augmentation substantielle des transports collectifs... de l'achalandage au niveau des transports collectifs et des transports actifs, et par voie de conséquence une réduction tout aussi substantielle de la circulation automobile comme paramètre de base pour assurer une meilleure sécurité de la population et des usagers les plus vulnérables de la route, à savoir les piétons et les cyclistes.

D'ailleurs, par rapport au casque, je veux faire juste une petite précision ici parce que madame... ma collègue de Laviolette a fait une affirmation qui m'apparaît pour le moins cavalière lorsqu'elle a dit que la Fédération québécoise des sports cyclistes a dit que, lorsqu'on porte le casque plus jeune, on va conserver cette habitude toute notre vie. C'est complètement le contraire que la Fédération

des sports cyclistes est venue dire. Elle recommande le port du casque pour tous les citoyens justement parce qu'une fois qu'on aura passé le cap du 12-14 ans il y a un risque, simplement par rejet de l'autorité, que les jeunes cessent de porter le casque jusqu'à l'âge de 18 et peut-être même au-delà. Alors, c'est complètement l'inverse qu'est venue nous dire la Fédération québécoise des sports cyclistes par rapport à ce que ma collègue affirmait il y a quelques instants.

Le gouvernement a fait des choix. Il a choisi d'investir massivement, comme stratégie de relance économique, dans les infrastructures. On a décidé d'investir dans le béton puis dans le bitume, ce qui en soi n'est pas une mauvaise idée puisque c'est l'épine dorsale de notre économie, mais il faut reconnaître que le Québec, jusqu'à preuve du contraire, est un importateur net de véhicules automobiles, est un importateur net de produits pétroliers et que conséquemment cette stratégie a un impact très négatif sur la balance commerciale du Québec, sur le bilan de santé, sur le bilan environnemental, puisque, ce faisant, on favorise une augmentation de la circulation automobile, vous l'avez très bien souligné, alors que des investissements plus massifs encore, plus massifs encore, dans les transports collectifs et actifs auraient représenté des investissements beaucoup plus structurants pour l'économie québécoise, dans des créneaux d'excellence, des créneaux à valeur ajoutée pour l'économie québécoise, où nous exportons massivement à travers le monde mais où nous consommons bien peu de ces produits que nous exportons.

On doit changer la culture au ministère des Transports, c'est bien clair. Lorsque les gens de Vivre en ville ont comparu devant la commission parlementaire, Mme la ministre nous disait: Lorsqu'on construit une nouvelle route, on s'assure toujours qu'il y ait... lorsqu'on procède à la réfection d'une route ou qu'on construit une nouvelle route, on s'assure toujours qu'il y ait une piste cyclable. Bien, imaginez-vous que la situation actuellement, là, c'est que, pour qu'il y ait une piste cyclable en marge d'une route provinciale, il faut qu'il y ait un niveau d'achalandage tel de voitures pour justifier qu'il y ait une piste cyclable. On est tellement orienté, dans la culture du ministère, sur la circulation automobile et non pas sur la protection des cyclistes et des piétons qu'il faut qu'il y ait un niveau x de circulation automobile pour qu'on se décide de mettre en place une piste cyclable.

● (10 h 40) ●

Et j'ai donné l'exemple, dans ma circonscription, de Saint-Roch-de-Richelieu, où la rue principale est une route provinciale. Il y a un accotement très étroit en gravier. Et là, nous, on se bat depuis un certain nombre de mois pour faire en sorte que le ministère asphalté cet accotement, l'élargisse, pour assurer la sécurité des piétons. Parce qu'actuellement c'est risquer sa vie que de se promener à bicyclette sur la rue principale, à Saint-Roch-de-Richelieu, parce que c'est en gravier et c'est la rue principale. Il faut se battre avec le ministère pour réussir à avoir un accotement asphalté pour assurer la sécurité des piétons. Alors, on a un sérieux changement de culture à opérer au sein du ministère.

Autre exemple — puis j'avais une assemblée publique hier à Saint-Charles-de-Richelieu — on parle de la sécurité... de la limite de vitesse autour des CPE, autour des écoles. J'ai une école, à Saint-Charles-sur-Richelieu, qui est située sur le chemin des Patriotes, qui est une route provinciale. Juste devant l'école, c'est 30 km/h. En amont

puis en aval, c'est 50 km/h. Juste le temps que le conducteur réduise sa vitesse lorsqu'il aperçoit le panneau, c'est le moment où il peut réaccélérer, une fois passé le panneau. En d'autres termes, c'est comme si les petits moutons, pour se rendre à l'école, ils apparaissaient comme par enchantement devant l'école puis ils n'avaient pas à marcher pour se rendre à l'école.

Alors, il y a un sérieux changement de culture à effectuer au sein du ministère des Transports, c'est clair. Puis il faut corriger ce déséquilibre en termes d'investissement, au ministère des Transports, puis ajouter davantage de ressources, malgré qu'on reconnaît volontiers les efforts qui ont été faits jusqu'à présent. Mais il y a toujours un déséquilibre. Un changement de... de... corriger ce déséquilibre en termes d'investissement en matière de transport collectif et actif.

Vous avez souligné à juste titre que le port du casque... personne ne s'opposera aux statistiques disant qu'on va réduire le nombre de traumatismes crâniens ou l'importance des traumatismes crâniens lorsqu'il y a port du casque. Personne ne s'oppose à ça. Même les groupes qui sont opposés à la mesure concernant le port du casque ne sont pas contre les résultats des... des enquêtes, des études concernant le port... les effets positifs du port du casque. Le problème, c'est que ça semble être un expédient facile pour se donner bonne conscience, qui ne coûte pas cher puis qui dit: On a contribué à l'amélioration du bilan routier. La ministre, il y a quelques instants, vous l'a presque dit mot à mot en disant: Ça coûte bien trop cher, des aménagements. On ne réussira pas à faire ça rapidement. Mais, si on met une loi sur le port du casque, on va limiter les traumatismes crâniens. Mais ça ne va pas limiter les autres traumatismes puis ça ne fera pas en sorte... On va peut-être avoir moins de décès, on n'aura pas nécessairement moins de blessés.

Une question que je voulais vous poser, M. Notebaert, vous avez parlé du nombre de piétons qui arrivaient aux urgences, victimes de collisions, victimes d'accidents. Diriez-vous que le nombre de piétons est aussi important ou à peu près aussi important que le nombre de cyclistes qui aboutissent dans les urgences?

**M. Notebaert (Éric):** C'est une...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Notebaert.

**M. Notebaert (Éric):** Je m'excuse, oui. C'est une question intéressante. En fait, on a plus de piétons que de cyclistes, beaucoup plus de piétons que de cyclistes, parce que... probablement, tout simplement parce qu'il y a beaucoup plus de piétons. Si vous prenez le transport actif ou même votre automobile, vous allez marcher un coin de rue, deux coins de rue. Donc, le quotidien, c'est des piétons. Les cyclistes, c'est quand même passablement moins fréquent. Donc, c'est la raison pour laquelle on dit qu'en travaillant sur le bâti on va diminuer globalement, écoutez, de 50 % le nombre de victimes de la route. Il n'y a rien qui a un impact aussi important que ça. Donc ça, c'est important. Je n'ai pas les chiffres. Je pourrais... on pourrait les trouver, les chiffres de mon hôpital, mais il y a vraiment beaucoup plus, je dirais... Rapidement, comme ça, on doit avoir facilement trois, quatre piétons par cycliste, là, qui sont frappés.

Encore là, j'apprécie votre commentaire et je souligne le fait que, oui, on fait des choses, mais on est à des

années-lumière de l'environnement bâti qu'on peut voir dans des villes européennes. Et le Québec se targue d'être vert! Soyons verts jusqu'au bout et faisons des choses correctes. Aménageons des villes de façon adéquate, des villes sécuritaires, des villes qui vont produire moins de gaz à effet de serre. Ayons des aménagements urbains conviviaux. Les gens vont vouloir rester en ville, les gens vont être moins malades, les gens vont être plus en sécurité. Et ça, ça va durer de façon permanente, beaucoup plus qu'une loi qui va avoir un certain effet pendant un certain laps de temps, pour les gens qui parlent et qui comprennent le français ou l'anglais. Parce que, moi, dans l'hôpital où je suis, la majorité des gens... pas là... au moins la moitié des gens ne parlent et ne comprennent ni le français ni l'anglais, c'est des gens d'un peu partout dans le monde. Vous pouvez bien leur passer des messages sur le casque ou des lois sur le casque, ça va avoir un effet tout à fait mineur, alors que, le bâti, ils n'auront pas le choix, là, ils vont être obligés de fonctionner avec le bâti.

Et c'est pour ça... Et, je répète, on n'est pas contre l'idée de mettre un casque, au contraire, mais, pour moi, c'est un coup d'épée dans l'eau. Vraiment, c'est un coup d'épée dans l'eau beaucoup plus que... C'est beaucoup moins efficace que de travailler sur le bâti, qui va coûter de l'argent, mais, quand on regarde ce qu'on va économiser en termes de morbidité et de mortalité, de soins hospitaliers, en travaillant sur le bâti, c'est absolument énorme.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente, si le ministère est sincère, et je ne doute pas qu'il le soit, dans sa volonté de réduire la morbidité sur les routes, par rapport aux cyclistes, par rapport aux usagers les plus vulnérables, devrait-on dire, en toute logique, compte tenu de ce que vous venez de nous dire, par rapport aux piétons, qu'il faudrait également recommander que les piétons portent un casque lorsqu'ils se promènent en milieu urbain en contact avec des véhicules automobiles?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Notebaert.

**M. Notebaert (Éric):** Oui, avec des coussins gonflables autour des piétons! C'est ce que je proposerais.

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. On se comprend bien. On se comprend bien. Écoutez, le projet de loi prévoit des mesures relativement mineures, encore une fois, des mesures qui ne coûtent pas cher. Tu sais, je veux dire, il y a toute une série de mesures dans le projet de loi qui ont peu d'incidence financière, impliquent peu de chose pour le ministère, mais qui lui permettent effectivement de faire bonne bouche puis de dire: Bien, on a fait... on a pris des mesures dans le sens de l'intérêt public puis dans le sens de la réduction du... de l'amélioration du bilan routier. Il y en a une qui donne le droit aux piétons de traverser en diagonale uniquement s'il est autorisé par un brigadier, un agent de la paix ou la signalisation. Croyez-vous que cette mesure va dans le sens de ce que vous recommandez au niveau des aménagements favorisant les cyclistes et les piétons?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Sorel, peut-être?

**Mme Sorel (Dominique):** Bien, en fait, si on... si je comprends bien l'esprit, là, du projet de loi, si c'est simplement que de permettre de traverser en diagonale, ce n'est pas quelque chose qui touche à l'aménagement comme tel, alors ce n'est pas vraiment en lien avec ce que, nous, nous recommandons. Nous, ce que nous voudrions voir aux intersections, c'est... Justement, il y a un article, je crois, c'est l'article 386, dans la loi présentement qui défend d'immobiliser un véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection. Alors, dans cette zone-là, il est tout à fait possible de construire une avancée de trottoir pour entraver le stationnement dans cette zone-là et... ce qui permet de réduire la distance de traverse par les piétons, ce qui permet d'avoir une meilleure visibilité. Et donc c'est, disons, le genre d'aménagement que nous souhaitons. Donc, notre message se porte plus à ce niveau-là qu'au niveau d'approches comportementales.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député.

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente, je serais intéressé de savoir... Je pense que votre intervention auprès de la commission et, ce faisant, par voie de ricochet, auprès du ministère des Transports est tout à fait appropriée, parce qu'on... on l'a bien vu, en tout cas, moi, j'en suis convaincu, il y a un changement de culture qui doit s'opérer au ministère des transports pour favoriser les usagers les plus vulnérables, sortir de cette logique des années soixante, soixante-dix, des années cinquante, soixante, soixante-dix, où on voulait construire nos environnements urbains autour de cet outil extraordinaire, qu'on prévoyait à ce moment-là, qu'est la voiture. On en est un peu revenu, puis il faut changer cette philosophie-là et mettre au centre de nos préoccupations les usagers les plus vulnérables.

Mais il est clair, puis vous l'évoquiez il y a quelques instants, que beaucoup des aménagements que vous proposez relèvent des autorités municipales. Est-ce que votre coalition fait également des interventions auprès des... Puis j'imagine que le Centre d'écologie urbaine de Montréal doit le faire, là, mais est-ce qu'on fait des interventions auprès des grands centres urbains pour faire en sorte justement que ce genre d'aménagement urbain soit mis en place le plus rapidement puis le plus judicieusement possible?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Pellerin.

**Mme Pellerin (Suzie):** Alors, en fait, la Coalition poids réunit différentes municipalités de diverses envergures qui croient toutes finalement à la mise en place d'environnements favorables, qui vont permettre de favoriser le transport actif. Alors, qu'on pense à la ville de Montréal, la ville de Sherbrooke, également Roberval, donc qui ont... qui étudient actuellement, là, la question ou qui ont agi déjà afin de mettre en place des mesures d'apaisement de circulation qui vont favoriser, là, une plus grande dépense énergétique dans la population. Également, nous sommes partenaires avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans un projet, qui est Quartiers verts, actifs et en santé. C'est cinq projets pilotes sur l'île de Montréal qui visent la planification d'aménagements qui vont permettre finalement de bouger davantage, et qui se fait en collaboration avec les citoyens qui identifient pour... avec nous des lieux stratégiques, des artères qui posent problème ou qui ne

sont pas nécessairement sécuritaires. Et on est accompagnés par des ingénieurs, des urbanistes des différentes universités, qui contribuent à la réflexion et qui permettent finalement à la ville de bénéficier d'une expertise remarquable afin de mettre en place des aménagements, là, favorisant davantage le transport actif et une meilleure qualité de vie sur l'île, aussi.

● (10 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Mme Pellerin. Je vais retourner à Mme la ministre pour un échange de 10 minutes. Ensuite, je reviendrai à vous pour à peu près le même temps.

**Mme Boulet:** Merci, Mme la Présidente. Alors, vous me permettez, là, de... Dans un premier temps, je vais corriger ce que mon collègue a dit quand il dit que le nombre d'accidents augmente tout le temps. Alors, c'est important de dire...

**Une voix: ...**

**Mme Boulet:** Oui, bien le nombre de blessés ou d'accidents... le nombre d'accidents, au niveau des occupants d'une bicyclette, a diminué de 17 % depuis 2003 et, au niveau des piétons, a diminué de 8 % depuis 2003. Alors, je pense qu'il y a un élément intéressant à dire ici, c'est qu'il y a des gestes qui ont été posés par l'ensemble des partenaires, pas nécessairement juste le ministère, mais par tous les partenaires, les organismes comme vous, et il y a des résultats qui sont concrets. Donc, le bilan de la sécurité routière s'améliore, le nombre de gens qui se promènent à bicyclette, à vélo, a... le nombre d'accidents les impliquant a diminué également, ainsi que les gens qui sont des piétons.

J'aimerais également qu'on fasse la différence, la distinction, quand vous parlez du réseau routier supérieur et du réseau routier municipal. Parce que les aménagements urbains dans les réseaux routiers municipaux relèvent de la responsabilité des municipalités. Le ministère est responsable du réseau routier supérieur, donc les autoroutes. C'est important de faire cette distinction-là parce que... Là, c'est comme si on met... tout est la faute du ministère ou du gouvernement, alors qu'au niveau des municipalités ils ont une responsabilité, en termes d'aménagement urbain, et là-dessus on les accompagne de façon très rigoureuse. Carl est le spécialiste ici, au ministère des Transports, et il y a un accompagnement qui se fait avec les municipalités. Et, lorsqu'ils ont des projets d'aménagement, lorsque c'est possible ou lorsque ça répond aux critères du ministère, je le disais tantôt, c'est 1,5 milliard de dollars, dans le budget des investissements routiers, qui sont investis spécifiquement pour améliorer les infrastructures en matière de sécurité routière.

On a parlé également abondamment d'investir massivement, là. Quand vous dites qu'il y a un déséquilibre, là, entre les investissements sur le réseau routier puis le transport collectif, évidemment, il y a plus d'argent sur le réseau routier parce que... et, je vais vous le dire, ce n'est pas parce qu'on développe puis qu'on veut augmenter la capacité du réseau routier, mais parce qu'on veut réparer ce qui a été sous-financé et sous-entretenu depuis des décennies. Alors, on a un réseau routier qui a une valeur de plus de 100 milliards de dollars, si je pense en termes de valeur d'immobilisations, de valeur d'actif, et ces structures-là, vous en êtes tout à fait conscients, les structures et le réseau routier ont été fort négligés. Donc, c'est une

pointe d'investissement pour répondre aux besoins de ce réseau routier là.

Quand on dit que les structures étaient à 53 % en bon état et qu'aujourd'hui on est à près... plus de 60 %, on a augmenté de 8 % de bon état de nos structures au Québec, et le plan de redressement du réseau routier, c'est d'atteindre 83 % de bon état du réseau routier, des routes, et 80 % pour le bon état de nos structures, d'ici 2022. Donc, pour y parvenir, il faut investir massivement parce qu'on fait du rattrapage. Alors, c'est... au début des années 2000, les montants qui étaient investis sur le réseau routier étaient six fois moins importants qu'ils ne le sont actuellement et ne répondaient pas aux besoins des structures et du réseau routier. Donc, c'est pour ça.

Mais, en termes de transport collectif, on est, cette année, à un montant record, encore une fois, de beaucoup supérieur à ce qui a été investi par les années passées. On est à 1,2 milliard de dollars. C'est le gouvernement qui assume 100 % de tout ce qui est matière d'infrastructures de transport lourd, 75 % dans le renouvellement des voitures de métro. Alors, si on regarde partout à travers le monde, en termes d'engagement du gouvernement dans le transport collectif, il y a une part qui est importante qui est mise de la part du gouvernement du Québec.

J'aimerais également vous rappeler l'enquête origine-destination. J'imagine que vous en avez pris connaissance. Et, là-dedans, il y avait de bonnes nouvelles, je pense, qui sont... Je pense que ça nous permet de voir un horizon meilleur. Donc, la part de l'automobile a diminué de 1 %. Les déplacements en voiture en solo ont diminué de 1 %. C'est une première depuis 1970, alors que le parc automobile a augmenté de 10 % pendant la même période, là, de 2003 à aujourd'hui, pendant les cinq dernières années, et on a constaté une diminution de 1 % des déplacements en voiture. On a constaté également une augmentation de 15 % des déplacements en transport collectif et une augmentation de 22 % à 25 % de la part modale du transport collectif sur le territoire.

Alors, je pense que ce sont des chiffres qui sont très parlants, qui nous montrent qu'il y a un virage qui est après se produire. Mais évidemment, pour que les gens se déplacent davantage en transport collectif ou en transport actif, il faut offrir des services de qualité, qui répondent à leurs besoins, et ça, on en est parfaitement conscients, et c'est la raison pour laquelle on investit de façon importante et qu'on est là, on est partants pour des projets structurants, tels que les prolongements de métro, que ce soit... que... le trolleybus à Laval, Pie-IX comme voie réservée, alors des projets structurants en transport collectif qui sont sur la table actuellement et qui ont l'accompagnement et le soutien du gouvernement et du ministère.

Alors, essentiellement, moi, pour terminer, je n'ai pas vraiment de question, Mme la Présidente. Vous dire que je reçois bien le message que vous m'apportez en termes d'aménagement urbain. On va travailler... on travaille déjà beaucoup avec les villes. Je pense qu'il va falloir travailler encore davantage. Et je reçois bien, là, le message que vous me portez ce matin. Je vous remercie encore une fois d'être présents. Et soyez assurés que notre préoccupation, c'est la sécurité routière à tous les niveaux. Si on peut sauver des vies, pour les piétons, pour le cyclistes, pour moi, c'est aussi important que quand c'est un accident automobile. Alors, il n'y a pas de catégorisation. Quand on peut sauver quelqu'un, quand on peut lui épargner un

traumatisme crânien, il n'y a pas... tout le monde est là, et, pour moi, tous ces gens-là comptent, et, à partir du moment où on aura sauvé la vie... ou protégé quelqu'un d'un accident grave, je pense que, nous tous ici présents, on pourra dire mission accomplie. Je pense que c'est l'objectif de la démarche ce matin. Alors, merci beaucoup de votre présence.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Simplement dire, Mme la Présidente, que je trouve un petit peu déplorable que la ministre ait souhaité reprendre la parole simplement pour reprendre son monologue d'autocongratulation, indépendamment du message qu'essaient de lui véhiculer les gens de la coalition qui se présentent devant nous ce matin. J'accueille avec beaucoup de satisfaction le fait qu'elle ait au moins conclu son intervention en disant qu'elle reçoit les présentations qui ont été faites. Mais, à quelque part, il ne faut pas se fermer aux observations qui sont faites en disant: Ce que nous avions à faire, nous l'avons déjà fait. À quelque part, ça ne me semble pas être un grand signe d'ouverture et de réceptivité à l'égard des propositions qui sont faites.

Et je veux souligner le fait que la coalition représente toute une kyrielle de groupes tout aussi crédibles et pertinents les uns que les autres, et de personnes... de spécialistes, au nombre desquels on retrouve M. Jean-Marie De Koninck, qui est le président de la Table québécoise de la sécurité routière. Alors, j'imagine que ce qu'on retrouve dans ce mémoire-là ne doit pas être dénué d'intérêt, loin de là.

Mme la ministre ne cesse d'invoquer des statistiques pour dire combien de traumatismes crâniens, combien de décès on éviterait si tant est que nous mettions en place la mesure du casque, qui d'ailleurs n'était pas proposée par la Table québécoise de la sécurité routière, ou la mesure du 0,05 d'alcoolémie dans le sang. Or, on devrait prendre... porter attention à une statistique contenue dans le mémoire de la coalition que nous avons devant nous aujourd'hui, à la page 16, où on dit: «Une étude a également démontré une diminution de 37 % de mortalité — 37 % de mortalité — et de 11 % de morbidité grave après l'introduction de mesures d'apaisement de la circulation.» Bien, la ministre, qui se gargarise sans cesse de statistiques pour nous démontrer la pertinence des mesures qu'elle nous propose, fussent-elles essentiellement très symboliques, devrait prendre en considération ces statistiques qui nous ont... qui nous sont fournies par la coalition.

Et, en tout respect pour les chiffres que la ministre a invoqués tout à l'heure, lorsqu'un représentant du Collège québécois des médecins de famille nous dit qu'il y a augmentation du nombre de blessés dans les urgences depuis cinq ans, j'ai tendance à ne pas prendre ces statistiques-là pour... de ne pas les prendre à la légère en y opposant d'autres statistiques qui nous disent qu'il y a une réduction du nombre de... du nombre d'accidents. Il y a peut-être une réduction du nombre d'accidents, mais manifestement ça ne se traduit pas par une réduction du nombre de blessés dans les urgences, d'après les chiffres que nous a donnés le Dr Notebaert il y a quelques instants.

Alors, je demande à la ministre d'être un peu attentive et ouverte aux mesures, aux statistiques, aux observations qui nous sont faites par la coalition et de ne

pas simplement leur opposer continuellement le bilan de son gouvernement pour se justifier de ne rien faire ou de ne poser des gestes qui sont essentiellement symboliques et qui demandent peu d'investissement, peu de gestes de la part de son ministère.

● (11 heures) ●

Vélo Québec, dans sa présentation, nous donnait l'exemple du Code de la rue adopté en Belgique en 2003. Vivre en ville nous parlait de la Charte du piéton de Montréal. La ministre a dit il y a quelques instants que l'essentiel des mesures en milieu urbain relève des autorités municipales, ce que tout le monde ici reconnaît volontiers. D'ailleurs, je vous ai posé une question quant aux interventions que vous faisiez auprès des autorités municipales des principaux centres urbains pour des aménagements qui vont dans le sens de ce que vous proposez. Encore une fois, j'imagine que la ministre n'écoutait pas la réponse que vous avez donnée à ma question, puisqu'elle est revenue avec cet élément-là quelques instants plus tard.

Mais, du point de vue du gouvernement du Québec, par rapport au réseau supérieur, et là je veux réitérer un élément que vous avez souligné il y a quelques instants, la ministre souligne que les investissements... Ce qui expliquerait le déséquilibre entre les infrastructures du réseau supérieur et les infrastructures du transport collectif et actif, c'est le fait qu'il faut remettre à niveau. Encore une fois, personne n'est contre ça. Mais vous avez pris la peine de dire: Il faut profiter de l'occasion pour faire en sorte, lorsqu'on réaménage, lorsqu'on restaure une infrastructure du réseau supérieur, d'y prévoir des infrastructures de voies réservées, transport collectif, transport actif. Or, encore une fois, c'est comme si vous n'aviez rien dit.

Alors, du point de vue du réseau supérieur, de quelle façon pourrions-nous mettre en pratique les valeurs qui sous-tendent le Code de la rue en Belgique, la Charte du piéton à Montréal? Est-ce que vous avez des recommandations particulières à formuler aux membres de la commission?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Sorel.

**Mme Sorel (Dominique):** En fait, nous n'avons pas formulé, je crois, de recommandation spécifique, là, au réseau supérieur, au municipal. Mais ce qu'il faut voir, c'est que nous désirons voir une diminution de la capacité routière. Alors ça, vraiment ça part... ça part du réseau... Tous les réseaux sont interconnectés. Quand on nous dit qu'on construit un nouveau pont, qu'on élargit les voies sur les autoroutes, c'est certain que, quand ça arrive, au niveau municipal, il faut gérer cette affaire-là, alors... cet apport plus grand de circulation. Donc, il faut commencer...

Bon. Si on nous dit qu'on aime les voies réservées, bien on peut en faire, des voies réservées, mais il ne faut pas rajouter des voies pour faire des réservées... des voies réservées. On pourrait convertir des voies existantes, et là je pense qu'on commence à avoir des solutions un peu plus durables. Et donc ça, c'est une façon de le faire.

Ensuite, comme vous disiez, bien, justement de profiter de toutes les occasions pour mettre en place ces mesures-là, pas seulement quand on doit refaire l'asphalte, mais quand... Une route, c'est quelque chose de complexe, il y a plusieurs services qui sont impliqués. Il y a la voirie, il y a l'urbanisme, il y a de l'éclairage. Alors, c'est de travailler tout le monde ensemble, profiter de chaque occasion, si

c'est de... quand on doit couper pour faire passer une conduite de gaz, vraiment profiter de toutes ces occasions-là. Et on disait tantôt: Ah! mais ça coûte cher, les aménagements. Mais ça coûte encore plus cher de ne pas les faire. Et, quand on tient compte des coûts de la santé, et non pas seulement que regarder le coût du béton, et d'avoir une approche plus globale, à mon sens, on approche d'une solution.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Notebaert, je crois que...

**M. Notebaert (Éric):** Oui. Un dernier commentaire à propos de ce que la ministre nous disait. C'est vrai que le ministère ne légifère peut-être pas en ville mais peut toujours influencer les règlements municipaux. Mais, d'autre part, les ponts, tout ce qui sort, par exemple, juste à Montréal, tout ce qui sort de Montréal, les ponts, c'est de l'ordre, à mon sens, du ministère. C'est suicidaire pour moi de traverser Montréal et d'aller travailler à la Cité de la santé à Laval ou d'aller travailler à Longueuil à vélo en ce moment. Alors, effectivement, quand on refait des ponts, des grosses infrastructures comme ça, effectivement il faut penser tout de suite au transport en commun et au transport actif. Ça me semble être visionnaire et important.

D'autre part, la ministre avait une étude en main. Moi, je me suis basé sur les statistiques de la SAAQ, de la Société de l'assurance automobile du Québec, et les chiffres ici sont clairs — je pourrai vous montrer tantôt — l'augmentation du nombre de traumatismes routiers au Québec est tout à fait claire quand on compare 2007 par rapport à 1995. Je dis: La mortalité a baissé certainement de 50 % grâce à l'efficacité de nos systèmes d'urgence, une fois qu'on se rend à l'hôpital, mais la morbidité et le nombre de blessés augmentent constamment. Et ça, c'est les chiffres de la SAAQ. Il y a beaucoup d'études qui sont en cours, mais les chiffres de la SAAQ me semblent quelque chose de crédible.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va aller? Alors, mesdames, monsieur, merci beaucoup de votre présentation.

Alors, je vais suspendre quelques instants pour permettre à l'autre groupe de prendre place. Merci.

*(Suspension de la séance à 11 h 5)*

*(Reprise à 11 h 8)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, comme nous sommes déjà un petit peu en retard dans notre horaire... M. Sacy, pardon de vous bousculer, alors, bienvenue en commission. Vous représentez le groupe Éduc'alcool. Alors, nous sommes heureux de vous recevoir. Vous avez la parole pour une intervention qui peut durer jusqu'à 10 minutes. Alors, bienvenue.

### Éduc'alcool

**M. Sacy (Hubert):** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Mme la ministre, mesdames et messieurs, il y a environ un mois, en fait un mois moins deux jours, l'Assemblée nationale du Québec a voté une motion unanime dans laquelle elle félicitait Éduc'alcool pour

ses 20 ans d'existence et sa contribution exemplaire à la responsabilisation et à la sensibilisation des Québécois face à leur consommation d'alcool. Je veux profiter de cette première occasion pour vous en remercier et pour vous dire qu'on ne va pas s'en servir pour nous asseoir sur nos lauriers mais qu'on va continuer, et que c'est un encouragement à continuer le travail qu'on fait depuis 20 ans, et qu'on espère pouvoir continuer le plus longtemps possible. Encore que notre objectif serait d'un jour disparaître puisque tous les Québécois auront un comportement absolument parfait en matière d'alcool. Ce n'est pas demain la veille!

Mme la Présidente, nous avons... Vous vous doutez bien qu'on va aborder uniquement la question des aspects relatifs à la conduite en état d'ébriété et vous indiquer qu'on a souvent tendance, comme société, à nous poser la question par le mauvais bout de la lorgnette, de se demander: Est-ce qu'on est pour le 0,08 ou le 0,05?, alors que nous pensons que la question qu'on doit se poser... Ce n'est pas de se poser une question sur un moyen mais de se poser une question sur l'ensemble des moyens et de se demander la véritable question: Qu'est-ce qu'il faut faire pour améliorer de manière importante le bilan sur les routes du Québec, en ce qui concerne la conduite avec les facultés affaiblies?

● (11 h 10) ●

Il y a un peu plus de... Il y a trois ans, nous avons, en tant qu'organisme, présenté un mémoire à la Table québécoise sur la sécurité routière, un mémoire extrêmement étoffé, fondé sur des bases scientifiques, pas sur des impressions ni sur des opinions, et dans lequel on arrivait à trois conclusions, trois recommandations majeures, dans lesquelles on disait que c'étaient celles-ci qui devaient d'abord et avant tout être mises en oeuvre. La Table québécoise sur la sécurité routière ne nous a pas seulement écoutés, elle nous a aussi entendus et elle a repris textuellement nos recommandations, et c'étaient les recommandations n<sup>os</sup> 6, 7 et 8 du rapport de la Table québécoise d'il y a deux ans et demi. Je vais vous les lire:

«6. Augmenter la perception du risque d'être intercepté;

«7. Accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies;

«8. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies.»

Nous sommes en mars 2010. Aucune de ces trois recommandations n'ont été mises en oeuvre. Et ce que nous venons vous dire, c'est que la première chose à faire, c'est d'appliquer ces recommandations-là, parce que ce sont celles-là qui fonctionnent et qui font consensus.

Là encore, ce n'est pas une question d'opinion, c'est une question scientifique. Nous avions remis un mémoire il y a deux ans dans lequel on faisait valoir ces éléments-là. Nous avons essayé et nous avons réussi à recenser toutes les recherches scientifiques qui ont été faites depuis deux ans jusqu'à nos jours sur ce même sujet. Et les résultats sont assez extraordinaires. Ils ont démontré que nous avons encore plus raison que nous ne le pensions. En France, par exemple, tenez-vous bien, on a baissé le taux d'alcoolémie, et ce qui s'est produit, c'est que la conduite des automobiles en état d'ébriété a augmenté de 10 %. Pourquoi? C'est très simple. Je vais vous lire le texte du rapport: «Les Français considèrent élevée la

possibilité de se faire épingler pour vitesse, mais [...] très mince celle de se faire arrêter pour conduite en état d'ébriété.»

Ce que nous disons, nous redisons et nous re-redisons, c'est que le premier déterminant qui améliore les conditions, c'est d'appliquer les lois existantes. Tant que les Québécois auront la certitude qu'ils ont plus de chances de gagner à la loterie que de se faire arrêter pour conduite avec les facultés affaiblies, quand bien même mettrait-on la peine de mort, ça ne changera rien du tout.

Le deuxième élément, c'est qu'au Québec, je ne sais pas ce qui se passe, mais, entre le 1er et le 24 décembre, la question de l'alcool au volant, c'est une question importante, tout le monde en parle, tout le monde s'en préoccupe. À partir du 26 décembre et jusqu'au 1er décembre de l'année suivante, ça disparaît de la circulation, comme si... Or, vous savez que le mois de décembre, c'est un des mois les moins pires pour ce qui concerne la conduite avec les facultés affaiblies, précisément parce qu'on en parle, parce qu'il y a des mesures et parce qu'on sensibilise les gens.

La troisième chose, rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences. Vous avez trois tonnes de recherches qu'on vous a déposées dans le mémoire que vous avez entre les mains qui vous démontrent clairement que c'est une mesure... ça a été démontré partout où elle a été appliquée. Le cours existe, il n'y a pas à l'inventer. Educ'alcool et l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec l'ont mis sur pied il y a 10 ans. L'année dernière, nous l'avons remanié, en 2007. Le voilà, je vous le montre. C'est celui-là. Il s'appelle Action Service. En 2007, il a été remanié entièrement. Depuis l'an dernier, depuis 11 mois, au mois d'avril, il a été mis en ligne pour que les gens puissent le suivre à distance, sans avoir à se déplacer, pour servir les régions éloignées. Et bientôt on va sortir un DVD pour les endroits dans les régions éloignées où il n'y a pas haute vitesse Internet. Le cours existe. Tout ce qu'il y a à faire, c'est de déterminer qu'il est obligatoire. On s'époumone depuis cinq ans à le répéter, ce n'est toujours pas fait.

La conséquence. Avant de débattre de l'opportunité d'implanter une mesure contestée, dont l'efficacité serait au mieux marginale dans des conditions optimales, qui ne sont pas remplies au Québec aujourd'hui, et qui serait totalement inutile, donc, dans le contexte québécois de nos jours, il faut de toute urgence mettre en oeuvre les mesures consensuelles dont l'efficacité a été démontrée. Ce n'est pas la mesure la plus facile que vous devez adopter, c'est celles qui sont le plus efficaces et celles qui ont le plus de chances de réussir. Je vous remercie, madame.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Sacy. Alors, Mme la ministre, à vous la parole pour un échange de 20 minutes.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, M. Sacy. Merci beaucoup de votre présence. Et, oui, encore une fois, félicitations pour les 20 ans d'Éduc'alcool. Alors, je pense, c'était une motion unanime à l'Assemblée nationale, de la part des trois partis. Alors, je pense que tout le monde reconnaît le travail que vous avez fait au cours des dernières décennies, et on vous en félicite, M. Sacy. On vous souhaite une longue vie à Educ'alcool, parce que je pense que vous l'avez dans les tripes, dans le coeur. Vous le vivez avec beaucoup de conviction et de passion, et ça se sent, M. Sacy. Alors, merci pour votre présence.

Moi, je vais revenir sur quelques points. Vous dites, bon, il y avait trois choses, et, bon, on ne les a pas... on ne les a pas faites, il y avait trois recommandations qui n'ont pas été suivies. Je vais venir sur la première. M. Sacy, vous parlez de sensibilisation, et j'ai ici, là... Mme St-Cyr m'a donné toute la liste des campagnes publicitaires, des capsules qui ont été faites, des DVD de sensibilisation, de soutien à Nez rouge, un site Web, de placements imprimés dans les journaux, les magazines spécialisés, les congrès, les forums, les événements, mises à jour de la documentation, mises à jour du site Web, les contrôles routiers aléatoires, en fait tout ce qu'on peut rentrer, pour nous, là, dans... comme étant de la sensibilisation ou de l'information, et, en 2007, 2008, 2009, on parle de plus de 1 million de dollars par année qui a été fait en sensibilisation.

Et vous me disiez: Tout se fait au mois de décembre. Bien, en décembre, c'est Nez rouge qui le fait. Pour ce qui est de la SAAQ, ces campagnes-là, normalement elles sont déployées davantage au printemps. Alors, sur ce point-là, peut-être que ce n'est pas assez, M. Sacy, je... Je ne vous dis pas que c'est parfait, mais je veux vous dire qu'il y a un bout de chemin qui a été fait.

Là où j'aimerais vous entendre, M. Sacy, c'est sur les cours, les cours pour les serveurs, là, ou les cours disponibles. Parlez-moi... Si vous êtes capable de me dire comment... Je pense qu'en Ontario ils sont là, ces cours-là, ils sont... Est-ce qu'ils sont obligatoires? J'aimerais ça que vous m'en parliez parce que, moi, je trouve que c'est une bonne idée. Pour les mettre en place, ça demandait, qu'on me dit, la Régie, la Régie des alcools...

**Une voix: ...**

**Mme Boulet:** C'est ça, la Régie des alcools, et ça demandait également la Sécurité publique. Je pense qu'il y avait d'autres partenaires qu'on devait mettre dans le coup pour mettre ça en place. Mais c'est quelque chose, moi, je pense, qui peut être possible au Québec.

Êtes-vous capable de m'expliquer, là, comment ça se fait... Bon, en Ontario. Est-ce que ça se fait ailleurs qu'en Ontario? Est-ce que c'est obligatoire en Ontario? Et comment... comment on fonctionne? Parce qu'on sait que ces gens-là, ce sont des emplois qui ont un haut taux de roulement. Les gens dans les bars ou dans les restaurants se... des fois, mais ce n'est pas des... Ce n'est pas un travail ou un emploi qu'ils gardent nécessairement très longtemps. Est-ce qu'on forme les gens continuellement? Et le cours dure combien de temps? Est-ce que vous... J'aimerais ça que vous entendez, M. Sacy. Vous devez sûrement connaître parfaitement cette mesure-là, comment elle est déployée sur le terrain, à quel endroit et comment?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** Merci beaucoup, madame. D'abord, merci beaucoup, Mme la ministre, pour les gentils mots que vous avez eus.

Je ne dis pas qu'il ne se fait rien en matière de sensibilisation, je dis qu'il s'en fait... il ne se fait pas la moitié du quart du tiers de ce qui devrait se faire. C'est vrai qu'il y a des petites mesures qui se prennent. Ce n'est pas comme ça qu'on impose un sujet comme étant majeur sur la scène, sur la place publique.

Je vais vous dire et, si vous me permettez, je vais répondre un peu plus longuement... Je ne suis pas là

en confrontation, comprenez-moi bien, là. Je... C'est... Quand on a eu l'occasion de se faire poser des questions par des journalistes sur: Qu'est-ce que vous voulez dire par «on n'a pas la perception qu'au Québec on peut se faire arrêter si on conduit avec les facultés affaiblies»? , je leur demande toujours: Quel âge vous avez? Réponse: J'ai 50 ans. Combien de barrages avez-vous vus ou avez-vous traversés dans votre vie, en 50 ans? Je vous jure que, jusqu'ici, il n'y en a pas eu un seul qui m'a répondu un une fois. Je suis dans des salles, il y a 30 personnes: Combien parmi vous êtes passés par un barrage où on vérifiait le taux d'alcoolémie? Quand il y a une personne qui dit: une fois, c'est beau.

C'est important qu'on montre aux gens, pas que la loi a changé seulement, qu'il faut qu'on l'applique, qu'on est sérieux dedans. Et, une fois qu'on fait ces barrages, on fait des communications pour dire: La nuit dernière, on a arrêté tant de personnes, on a arrêté tant de personnes avec les... On fait ça trois semaines par année. C'est tout. On ne le fait pas assez, et c'est comme ça, et on n'y peut rien, toutes les recherches le démontrent.

● (11 h 20) ●

Tout ce qui concerne le cours Action Service, le cours comporte... Jusqu'à présent, nous l'avons... D'abord, nous l'avons conçu avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec, donc on l'a fait ensemble. Nous avons commencé par faire une expérience pilote dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, dans un certain nombre de bars. Par la suite, on l'a bâti, on l'a monté en l'an 2000. Il comporte quatre heures. Au cours de ces quatre heures, on explique d'abord quelles sont les obligations légales et réglementaires aux serveurs des établissements licenciés. Pourquoi? Parce qu'il est interdit au Québec, par la loi, de servir quelqu'un qui est intoxiqué. Donc, si un serveur sert quelqu'un qui est soûl ou qui a trop bu déjà, il peut être poursuivi, et il y a des exemples de ça, et il peut être... et la licence d'établissement peut être suspendue par la Régie des alcools, des courses et des jeux, après des procédures qui sont longues, parce que c'est un tribunal administratif, il y a des droits d'appel, etc. J'imagine que vous êtes familiers avec ça. Mais ça prend beaucoup de temps, mais ils finissent par y arriver. Premier élément donc, les sensibiliser aux obligations légales et réglementaires.

La deuxième chose, c'est les aider à faire quatre étapes. Première étape: repérer le client qui va trop boire. Un client qui rentre dans un bar, on le sait à l'avance ou presque, dans beaucoup de cas, s'il va trop boire ou pas. Quelqu'un qui rentre, qui commande deux bières, là, vous pouvez être certains qu'il va trop boire, juste en partant, s'il en demande deux. Donc, le truc, c'est comment les repérer. Deuxièmement, comment faire en sorte pour ne pas qu'il se rende jusqu'à l'étape de la consommation excessive, c'est-à-dire si... espacer le service, ralentir un peu, lui apporter un verre d'eau, même s'il ne l'a pas demandé, juste pour lui remplir l'estomac, pour se... Donc, des petits trucs comme ça. Après ça, comment refuser le service sans faire de chicane. Parce que ça peut être des gens qui sont extrêmement violents quand vous leur dites non. Il ne faut pas les humilier, par exemple devant leurs amis, s'ils sont avec des amis, il faut faire ça discrètement. Et, à la fin, si malgré tout ça ils ont trop bu, ce qui est possible, comment faire pour ne pas qu'il prenne ses clés puis qu'il aille tuer quelqu'un sur la route. Donc, des techniques de gestion des clients. Et après ça, bien sûr, une fois que tout ça, c'est fait, si la personne a cassé le

bar, puis s'en va avec ses clés, puis décide de foncer, bien là, ce n'est plus la faute de...

Ce cours-là existe donc, et, jusqu'à il y a deux ans, jusqu'à il y a un an et demi en fait, on s'en allait un peu partout, on proposait, avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...pardon...

**M. Sacy (Hubert):** Je termine, madame. J'en ai pour une minute.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non, c'est ça, c'est parce que Mme la ministre a plusieurs questions. Alors, peut-être un échange. Je sais que...

**M. Sacy (Hubert):** Parfait. Je termine. Donc, ce que je disais...

**La Présidente (Mme Doyer):** Parfait.

**M. Sacy (Hubert):** ...c'est que le cours donc dure quatre... non, mais, attendez, il dure quatre heures. Ça coûte à peu près 40 \$... Il dure quatre heures quand on est en face à face. Mais, bien sûr, pour les régions éloignées, ça coûtait plus cher d'y aller, parce que ça coûte 40 \$ par intervenant pour pouvoir le suivre. Et, dans les régions éloignées, vu que c'était comme ça, ce qu'on a fait, c'est qu'on l'a mis sur Internet. On est capable parfaitement de le suivre, pour 40 \$, à son propre rythme, d'obtenir la certification.

Et, à ce moment-là, parmi les discussions qu'on a avec les autres provinces — parce que je termine sur le début de votre question — on essaie de faire en sorte aussi que, les autres provinces, si quelqu'un a suivi son cours ici, il puisse être reconnu là-bas. Pourquoi? Parce que, dans toutes... à moins d'erreur, à moins d'erreur, dans toutes les autres provinces, le cours est obligatoire. À moins d'erreur, c'est toutes les autres provinces, ou alors il y en a peut-être deux ou trois où ce n'est pas obligatoire, mais dans la plupart d'entre elles. Il faut dire cependant que, dans les autres provinces, ils ont un autre type d'incitatif qui fait en sorte qu'il n'y a pas de «no fault» en matière de conduite automobile. Donc, les bars, là, ils se tiennent au carré puis ils sont bien d'accord parce que ça leur permet de... c'est un moyen de défense, si jamais ils sont poursuivis, pour dire: Écoutez, là, nos serveurs sont formés, nous avons fait... etc. Donc, la situation n'est pas exactement la même, mais, à moins d'erreur encore une fois, c'est partout obligatoire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Sacy. Alors, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. Je vais avoir une autre question après. C'est parce que mes collègues ont des questions, M. Sacy, si vous me permettez.

M. Sacy, vous dites dans votre... sur votre site Internet, on est... puis vous le répétez souvent, vous dites: *La modération a bien meilleur goût.* Je pense que c'est quelque chose que vous répétez souvent. Sur votre site, on trouve aussi, également: «Il est toutefois préférable d'être parfaitement sobre lorsque l'on conduit un véhicule automobile.» Alors, j'aimerais juste vous entendre: vous ne trouvez pas que c'est contradictoire de dire ça, qu'il faut

être sobre pour conduire un véhicule, puis en même temps apporter un message qu'on est contre la mesure du 0,05?

Parce qu'on est tous d'accord qu'il y a les 0,08 puis il y a les récidivistes, là. On est tous d'accord que, eux, il faut s'y attarder. Puis il y a des mesures, et la loi, elle a été très sévère et rigoureuse à l'égard de ces gens-là. Mais, quand on dit qu'«il est toutefois préférable d'être parfaitement sobre lorsque l'on conduit un véhicule automobile», comment peut-on concilier une telle déclaration avec une position contre la mesure du 0,05, qui est une mesure strictement administrative mais qui permettrait de sauver des gens ou d'éviter que des gens qui ne sont pas en état de conduire, parce que certaines personnes, à 0,05, ne sont pas en état de conduire... de leur permettre ou de leur éviter finalement d'être en situation conflictuelle ou à risque sur le réseau routier?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** Oui, madame. Ce n'est pas facile d'avoir des positions nuancées. Je vais essayer de le faire. Ce que je veux dire... Lisez attentivement ce qu'on a dit. Ce que nous avons dit... D'abord, oui, Éduc'alcool dit: «Il est préférable d'être parfaitement sobre lorsqu'on conduit son véhicule», absolument. La question qui se pose ici, ce n'est pas: Est-ce qu'il est préférable ou pas? La question qui se pose ici, c'est: Est-ce que, dans le Québec d'aujourd'hui, compte tenu des conditions objectives dans lesquelles on est, il faut une mesure légale pour abaisser le 0,08 à 0,05? La réponse, on dit: Non, dans les conditions objectives du Québec d'aujourd'hui.

Je vais essayer de prendre une allégorie. Imaginez qu'on veut semer une graine. Disons que le 0,05, c'est une graine qu'on doit semer. Si on est sur un champ qui n'est pas labouré, qui est dur, dur, dur, on va jeter la graine, elle ne poussera pas. Elle ne donnera aucun effet. Pourquoi? Parce que le terrain n'est pas propice. Le terrain n'est pas propice à ce que la graine puisse pousser. Ce que nous vous disons, madame, c'est: Implantez les premières mesures, mettez des barrages. Baissons la perception au Québec qu'on a plus... qu'on n'a aucune chance de se faire attraper si on conduit avec les facultés affaiblies. Puis après ça, je vous le jure, on commencera le débat solidement, sur des bonnes bases, sur le 0,08 et 0,05, à la lumière de la situation qui prévaut à ce moment-là.

Dans notre propre mémoire, nous disons qu'il y a des endroits où on a baissé... Écoutez, au Japon, vous savez ce qu'ils ont fait, hein? Au Japon, ils ont abaissé de 0,05 à 0,03 et ils ont obtenu des résultats remarquables. Savez-vous pourquoi? Parce que les sanctions qui étaient là, c'étaient les sanctions suivantes: le conducteur, c'est passé de 450 \$ à 4 500 \$, la pénalité. Plus encore, les passagers qui montent avec un conducteur qui a les facultés affaiblies, ils ramassent une amende, eux autres avec. Mais ça, là, c'est parce qu'ils ont mis des barrages et qu'ils ont arrêté des gens. S'ils n'avaient pas mis des barrages et qu'ils n'avaient pas arrêté des gens, ça aurait passé comme du beurre.

Ce que nous vous disons, c'est que... Je ne vous dis pas que la mesure, dans l'absolu, elle est nulle et... Non, nous reconnaissons nous-mêmes qu'elle peut avoir un effet dans la mesure où elle se passe dans des conditions objectivement favorables. Ce n'est pas notre cas. Préparez, s'il vous plaît, les conditions favorables, puis on se reverra

dans trois ou quatre ans puis on en rediscutera comme il faut.

**Mme Boulet:** Si je vous comprends bien, s'il y avait une amende significative, vous pensez que ce serait mieux? Parce que vous me dites: Au Japon, en Chine, là, ils ont baissé à 0,03, puis ça coûte 4 500 \$ pour celui qui se fait prendre, et ça a donné des résultats très importants.

**M. Sacy (Hubert):** ...l'attrape. S'ils avaient juste augmenté les amendes, il ne se serait rien passé. Si tu augmentes les amendes et que tu ne l'appliques pas...

**Mme Boulet:** Mais ce que... C'est ça, ma question, M. Sacy, si le 0,05 était accompagné d'une amende ou d'éléments plus sévères, là, une perte de points, des... alors vous pensez que ça, ce serait plus important ou que ça enverrait un message encore plus fort et que...

**M. Sacy (Hubert):** ...c'est qu'on change la perception des Québécois à l'effet qu'ils vont se faire attraper s'ils conduisent avec les facultés affaiblies. Toute mesure qui va précéder ça ne fonctionnera pas, même si on est pour, elle ne marchera pas. Ce qu'on vous dit: Commençons par appliquer les lois actuelles dans toute leur vigueur et aux moments et aux endroits les plus à risque. C'est un préalable. Après ça, quand le terrain... Vous savez, quand... Pour le tabac... la fumée secondaire, souvenez-vous ce qui se passait. Les Québécois, ils disaient ça, là: Voyons donc, c'est sa liberté, il a le droit de fumer, ça ne me dérange pas, etc. Qu'est-ce qui a fait que ça a changé? C'est quand on a expliqué aux gens et qu'on les a convaincus que la fumée secondaire, elle ne concerne pas que le fumeur, mais, quand tu es dans un restaurant puis que ton voisin fume, il te fait fumer aussi. Et là tranquillement l'opinion a été prête à recevoir ça, et la mesure est passée comme du beurre dans la poêle. Ça prend une préparation pour que la graine pousse. Ce qu'on vous dit, c'est: Labourons le champ, s'il vous plaît, d'abord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Sacy. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** On est dans l'agriculture à matin. Bon, on va commencer par le commencement. Vous n'avez pas été chanceux, M. Sacy... Premièrement, bienvenue. Deuxièmement, félicitations. 20 ans à aider à promouvoir la sécurité des gens, c'est une belle marque, et, je pense, c'est tout à votre honneur.

Je vais avoir quelques petites questions, parce que vous venez de nous dire que ce n'est pas facile de nuancer votre position, et ça m'aide peut-être à comprendre que certaines personnes prennent votre position, en font leur et écrivent que ça vient d'Éduc'alcool, donc c'est bon. Mais ça, je vais y revenir tantôt.

**M. Sacy (Hubert):** ...ça vient d'Éduc'alcool, c'est bon.

**M. Ouellette:** Oui. Bien, c'est pour ça que je vais vous demander certaines explications, parce qu'il y a des gens qui l'ont utilisé un peu «at large».

**Une voix:** Des noms.

**M. Ouellette:** Oh! ça s'en vient, les noms, mon collègue. Ça me fait énormément plaisir de vous retrouver, cher collègue, après deux semaines de circonscription.

Vous n'avez pas été chanceux dans les gens que vous avez rencontrés, qui n'ont pas... qui n'ont pas été interceptés ou vérifiés sur un barrage, parce que, dans une des campagnes de sensibilisation 2009, qui a été faite par la maison Léger Marketing, c'est 59 % des gens qui disent qu'ils connaissent quelqu'un ou eux autres mêmes ont été interceptés lors d'un barrage routier. C'est 4 % de plus qu'en 2008. Et ce n'est pas des affaires en l'air, là. C'est contenu dans un beau document de la maison Léger Marketing, complètement discriminé: C'est qui? C'est-u des couples? C'est-u des hommes? C'est-u des femmes?, etc. Mais je pense que c'est très clairement indiqué. C'est pour ça que je vous dis: Vous n'avez pas été chanceux.

● (11 h 30) ●

**Une voix:** Pourquoi?

**M. Ouellette:** Bien, vous n'avez pas été chanceux... C'est que toutes les personnes que, vous, vous avez rencontrées n'ont jamais été interceptées dans un barrage.

Pour avoir fait des dizaines, sinon des centaines de barrages dans une vie antérieure, je vous dirai que le bouquet de mesures qui est donné aux forces policières, autant... que ce soit de la sensibilisation, que ce soient des campagnes, que ce soit une législation, fait en sorte que le comportement de la clientèle se modifie. On est en 2010. Déjà en 2007, avec la loi n° 42, ça a été abondamment médiatisé. Vous êtes venu déposer devant cette commission. Plusieurs intervenants qui sont venus nous dire qu'il y a eu à certains égards, dans certains milieux, un changement de comportement... Les jeunes peuvent peut-être boire autant, mais maintenant on a vu apparaître les chauffeurs désignés... qui ne prend pas une goutte et qui amène la gang qui boivent. Il devrait peut-être y en avoir plus, mais déjà c'est la conséquence de toutes les campagnes de sensibilisation, c'est la conséquence que déjà le 0,05 était à l'ordre du jour en 2007. Mme la ministre... On revient avec cette mesure en 2010. On est là, là, puis je pense que cet outil supplémentaire là va encore faire en sorte d'améliorer le bilan routier et surtout améliorer la façon de percevoir des gens.

Sur votre site Internet, je l'avais noté aussi, Mme la ministre m'a précédé, là, je l'avais noté, je trouvais ça assez extraordinaire que vous disiez: «Il est [...] préférable d'être parfaitement sobre lorsque l'on conduit un véhicule automobile.» C'est la norme. Ça devrait être comme ça. Tu ne devrais pas boire. Les journaux sont pleins toutes les fins de semaine. Encore lundi, dans un petit village, tout le monde savait que ce jeune-là dont la vie est ruinée prenait un coup, prenait une bière, aimait ça, allait dans les bars. Mais c'est un petit village. Tout le monde se connaît. On ne lui dira pas! J'en ai accusé, des gens dans les bars qui effectivement faisaient boire du monde. J'ai monté des dossiers comme ça. On est allés à la régie. Mais c'est vraiment une dynamique de société, ça, et je pense que la société, personnellement... Puis, je vous dirai, on est d'accord, du côté ministériel, on est rendus là, au niveau de cette mesure-là.

Bon, j'arrive avec... On a entendu l'Association des restaurateurs du Québec venir nous faire une présentation. Puis, moi, bien je voudrais comprendre certaines choses. Les résultats que vous avez depuis 20 ans sont

exemplaires, mais je voudrais que vous me donniez un petit peu plus de détails, là, parce que j'ai entendu des choses, puis je veux que ça vienne de votre bouche à vous, que ce soit factuel, parce que je me fie beaucoup à tout ce qui est factuel. Votre mode de gouvernance puis vos ressources, comment ça fonctionne? Educ'alcool, ça vient d'où, ça? Et ça fonctionne comment? Parce qu'on a entendu toutes sortes de choses par différents intervenants, puis, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, je veux vous entendre là-dessus, M. Sacy. C'est peut-être des choses que vous avez déjà mentionnées, mais, pour le besoin des galées et de la suite des choses, j'aimerais ça en avoir un petit peu plus sur votre mode de gouvernance puis la provenance des ressources que vous avez dans l'Éduc'alcool.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** Alors, d'abord, je ne suis pas si malchanceux que ça, pour vous dire vrai, parce que, quand vous me dites qu'il y a 59 % des... du sondage Léger qui ont été interceptés ou qui connaissent quelqu'un qui a été intercepté, c'est parce qu'on n'a pas posé la même question. Moi, je n'ai pas demandé: Connaissez-vous quelqu'un qui a été intercepté? Moi, je connais quelqu'un, je connais une personne au Québec qui s'est fait prendre une fois. Bon. Mais c'est ça, la nuance. Quand tu demandes: Connais-tu quelqu'un?, bien, une personne peut être connue de 100. Bien ça, ça vient gonfler votre pourcentage. Donc, moi, c'est: Avez-vous, vous-même, eu cette sensation-là? Donc, c'est vraiment... il n'y a pas de contradiction réelle entre ça.

La deuxième chose, je veux le dire et je veux le répéter, il est préférable de ne pas boire avant de conduire. Ça ne veut pas dire qu'il faut faire une loi pour dire 0,00. Si vous faites une loi qui dit 0,00, elle ne sera jamais appliquée parce qu'elle n'est pas réaliste. Il y a aussi, en matière de loi, la... Les critères s'appliquent... Entre le conseil et l'obligation, il y a une nuance. Et c'est ça, la différence. On conseille aux gens... on dit aux gens, effectivement... Comme pour les femmes enceintes. On dit aux femmes enceintes: Il est préférable de ne pas boire lorsque... lorsqu'on pense à avoir, même, un enfant. Parce que les trois premiers... les deux... les trois, quatre premières semaines, on ne sait même pas qu'on est enceinte et on va boire. Ça, c'est le conseil. Mais jamais vous n'allez faire une loi pour... Il n'y a pas un pays au monde qui a fait une loi pour interdire aux femmes enceintes de boire. C'est ça, la nuance entre le conseil que tu donnes, l'idée que tu promeus, les valeurs que l'on met en évidence, d'une part, et la législation, parce que la législation, c'est dans un univers à part et qu'une loi doit être crédible. Si une loi n'est pas crédible, elle ne fonctionne pas.

Éduc'alcool, vous voulez savoir comment ça fonctionne? Vous savez qu'au Québec il y a un règlement, qui s'appelle la loi sur la promotion et le je ne sais pas quoi des boissons alcooliques, qui dit que toute personne ou tout organisme qui vend de l'alcool ou qui en fait la promotion doit présenter un programme et faire des efforts... doit faire des efforts, soit en matière de recherche, soit en matière d'éducation, soit en matière de prévention, à la satisfaction de la Régie des alcools, des courses et des jeux pour contrebalancer les effets néfastes de l'alcool. Bon. C'est un règlement qui existe depuis x temps.

Il y a 20 ans précisément, il y a un groupe de gens qui vendaient de l'alcool, c'est-à-dire les distillateurs, les

gens qui faisaient du vin, les agents d'importation, la Société des alcools du Québec... Ils se sont réunis et ont dit: On devrait faire... Au lieu de faire chacun des affaires tout seul, là, on devrait faire ça tout le monde ensemble. Donc, ils ont fait ça tout le... ils se sont mis ensemble et, pour financer ça, ils ont dit: On va financer ça en fonction des ventes d'alcool. Donc, plus tu vends de l'alcool au Québec... Je vais vous l'expliquer facilement. Chaque fois qu'il y a une bouteille de vin qui se vend au Québec, nous, on ramasse 0,01 \$. Chaque fois qu'il y a une bouteille de vin fortifié qui se vend au Québec, on ramasse 0,02 \$, comme du porto, par exemple, ou les intermédiaires à 20 %. Et, chaque fois qu'il y a une bouteille de spiritueux qui est vendue, on ramasse 0,03 \$. Cet argent-là fait à peu près 2,7 millions de dollars, qui nous permet de mener les programmes, etc.

Au bout d'un... au bout de quatre, cinq ans, pour devenir un organisme crédible et réellement indépendant, les gens se sont dit — et d'ailleurs on les avait incités un peu: Il serait important qu'on ne soit pas tout seuls, les gens qui sont impliqués dans l'univers de l'alcool, donc on va s'ouvrir à des gens de l'extérieur. Et on a ouvert Éduc'alcool à des gens de milieux universitaires, à des gens de milieux de santé publique, à des gens de... des éducateurs, des journalistes, des gens de la société civile. Dans les statuts d'Éduc'alcool, par exemple, il est interdit que la présidente du conseil d'administration d'Éduc'alcool fasse partie de l'industrie de l'alcool ou de la SAQ. Ça doit être quelqu'un de l'extérieur. Actuellement, notre présidente, c'est Mme Louise Nadeau, qui est une des personnalités les plus éminentes en matière d'alcool au Québec, qui est professeure... docteure à l'Université de Montréal et directrice scientifique du Centre Dollard-Cormier.

Donc, on est un organisme où personne n'a la majorité aujourd'hui. En matière de gouvernance, il n'y a personne qui est majoritaire. Ce qui fait qu'on fonctionne par consensus, hein? Et, deuxièmement, je dois le dire, et c'est tout à l'honneur de nos conseils d'administration, à chaque fois qu'on est arrivés avec un projet, jamais il n'y a aucun membre du conseil qui a regardé ça sous l'angle de ses intérêts. Si Éduc'alcool a le succès qu'il a aujourd'hui, c'est simplement parce que le seul objectif, c'était de dire: Comment on fait pour aider les Québécois dans leur relation avec l'alcool? C'est la seule question qu'on se pose. Et la deuxième question: Qu'est-ce que la science dit? Si la science dit ça, bien on est pour ça. Et, si la science dit ça, on est pour ça. Et, s'il faut changer d'avis en cours de route, bien on va changer d'avis en cours de route parce que la science aura évolué.

Donc, on n'est pas... On ne dit pas que... vérité un jour, vérité toujours. On essaie vraiment d'apporter des réponses parce qu'on est là pour aider les gens. On n'est pas là ni pour faire de l'argent ni pour vendre de l'alcool.

**M. Ouellette:** Il me reste une minute, Mme la Présidente. Bien, c'est parce que je veux revenir sur le tableau de l'Association des restaurateurs du Québec. Vous savez, si je faisais de la démagogie, je dirais: Plus il se vend de boisson, plus vous êtes financés. Moins il s'en vend, plus vous allez avoir de la misère. Mais je ne ferai pas ça. Mais...

**M. Sacy (Hubert):** C'est pour ça que j'ai dit au début: On espère disparaître.

**M. Ouellette:** Mais je ne ferai pas ça. Je ne ferai pas ça parce que je ne suis pas comme ça. Je suis trop factuel pour être comme ça. L'Association des restaurateurs utilise Éduc'alcool et nous présente un tableau en faisant peur au monde, en disant: Fini, la bouteille de vin à la Saint-Valentin. Et là, dans un commentaire, je pense, assez sexiste, hein, la journée de la femme, hein, la semaine de la femme, «selon Éduc'alcool, une majorité [des] femmes devra systématiquement se limiter à une seule consommation, sans quoi elle [va atteindre] 0,05 et même plus», plus vite. Pour un homme, il peut boire plus, lui. Et là il y a un tableau, à la page 21 de leur mémoire, où, sans aucune référence, on nous a garoché des chiffres là-dessus pour nous montrer que ça n'avait pas d'allure, là, il n'y a personne qui pouvait sortir au Québec, puis il n'y a personne qui pouvait aller boire dans les restaurants et... mais... Puis ça, on vous met la faute sur le dos, là. En 30 secondes, vous répondez quoi à ça?

● (11 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** Oui, madame. Le tableau n'est pas de nous. C'est ce qu'on appelle la table... les tables de Widmark. Et c'est même dans le cours Action Service, où on explique... Ça dépend. Effectivement, l'alcool est un peu sexiste. Un homme et une femme qui pèsent le même poids, qui vont boire la même quantité d'alcool, la... son... le taux d'alcoolémie de la femme, dans le sang, va être plus élevé que celui de l'homme. C'est exact. Pourquoi? Parce que l'alcool se dissout dans les gras...

Faisons une histoire courte. Donc, pour les fins de la discussion, effectivement, à quantité égale... Maintenant, pour qu'une femme prenne un verre... Non, c'est une femme qui peut... une femme qui pèse 91 kilos peut en prendre... En tout cas, il y a des taux d'alcoolémie. Chaque verre ne rapporte pas... Donc, ça dépend de votre sexe et ça dépend de votre poids. C'est ça, les deux déterminants. Donc, c'est vrai qu'une femme peut en prendre... prend moins qu'un homme, mais ça dépend sur quelle période aussi, parce qu'il y a la métabolisation qui se fait, 17 milligrammes à l'heure, mais là on va rentrer dans des détails scientifiques. Ça va me faire plaisir de compléter la réponse tout à l'heure.

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** 12 secondes et c'est terminé, parce que...

**M. Ouellette:** Mais c'est pour ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...on doit passer...

**M. Ouellette:** On a utilisé Éduc'alcool, mais on n'a pas mis qu'il y avait une rétention puis qu'on éliminait et que boire une bouteille de vin, là... Si j'amène ma blonde au restaurant, je ne boirai pas une bouteille de vin puis je ne mangerai pas mon lunch en 45 minutes, je m'excuse. Je vais prendre mon temps. J'amène ma blonde puis j'ai des points à gagner parce que je ne suis pas là, je suis à l'Assemblée nationale. Ça fait que... Bon, c'est comme ça. Ça fait que c'est un peu fausser la réalité. On s'est servi de vous, là, puis on a un petit peu faussé l'histoire un peu. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. le député de Chomedey. Sachant les stratégies pour garder un couple bien vivant, de notre collègue de Chomedey, nous allons passer au député de Verchères. Peut-être nous apprendra-t-il les siennes. Alors, monsieur...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Doyer):** Si elles sont différentes, M. Sacy. Alors, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...donner des conseils.

**M. Bergeron (Verchères):** Ah, bien, je vais me garder de m'épancher longuement sur cette question aujourd'hui. Vous savez que, dans notre métier, c'est un équilibre fragile que de maintenir notre couple.

Mme la Présidente, d'abord trois commentaires. Le premier, c'est que j'ai été un peu surpris par la question, que je me permets de qualifier d'un peu insidieuse, de la part de mon collègue de Chomedey concernant le financement d'Éduc'alcool. Et je pense que M. Sacy a bel et bien, je pense, démystifié cette question-là, pour éviter toute ambiguïté pour quiconque nous écouterait. Et nous savons que nos auditeurs sont une foule nombreuse à suivre les travaux de cette commission. Alors, conséquemment, j'apprécie cette mise au point de la part de M. Sacy. Mais je me permets également d'ajouter que la représentante de MADD en cette commission avait même pris la peine de préciser elle-même que les producteurs d'alcool canadiens se sont, eux, prononcés en faveur du 0,05, ce qui n'est pas le cas d'Éduc'alcool. C'est donc dire qu'on ne peut pas faire cette association entre les producteurs d'alcool et Éduc'alcool.

Mon deuxième commentaire, c'est concernant le sondage qu'a exhibé mon collègue de Chomedey. Je me permets de lui en signaler un autre, toujours réalisé par Léger & Léger au cours de 2007, lorsque cette question a été soulevée la première fois, pour le compte de la SAAQ, qui stipulait que quatre Québécois sur 10 ne craignent pas de se faire contrôler par la police lorsqu'ils ont bu ou qu'ils conduisent. Je pense que c'est significatif. Il y a près de la moitié de la population qui se disent: De toute façon, je ne me ferai pas épingler. Et, même si on a personnellement eu l'occasion d'être intercepté par un barrage routier, généralement c'est «once in a lifetime», ça arrive une fois. Dans mon cas, c'est arrivé deux fois que j'ai été intercepté par un barrage routier pour savoir si j'avais consommé. Dans toute mon expérience de conducteur, depuis l'âge de 17 ans — j'en ai 45 — c'est arrivé deux fois. Seulement deux fois. Alors, on ne se surprendra pas qu'il y ait cette perception dans la population.

Même les policiers — et ce n'est certainement pas mon collègue de Chomedey qui va me reprocher de citer les policiers — dans leur mémoire, en 2007, nous disaient: «...puisqu'un taux d'alcoolémie se situant entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang n'implique pas nécessairement qu'un conducteur aura une conduite erratique ou qu'un véhicule zigzaguera sur la route, le nombre d'interceptions visant à vérifier les facultés de conducteurs devra être accru, sinon cette nouvelle disposition risque de ne pas donner

les résultats escomptés.» Or, ce qu'on constate, c'est que, par rapport au débat de 2007, il y a bien peu de choses qui ont changé.

En 2007, la table de la sécurité routière n'avait pas recommandé d'abaisser le taux d'alcoolémie à 0,05, avait fait d'autres recommandations, je vais y revenir, mais la ministre avait en tête de le descendre à 0,05, et il n'aura suffi que d'une seule chose pour que la ministre fasse marche arrière. C'est parce que c'était un gouvernement minoritaire. Mais elle l'avait dans sa tête, elle était opiniâtre dans son intention d'abaisser le taux d'alcoolémie à 0,05. Elle revient donc à la charge cette fois-ci sans prendre en considération le fait que la table de la sécurité routière, la dernière fois, n'en avait pas fait la recommandation et sans prendre en considération que la table de la sécurité routière avait fait trois recommandations très importantes, que la ministre à l'époque n'a pas jugé importantes puisqu'elle ne les a pas mises en oeuvre, à savoir: accroître la certitude que la sanction et la probabilité objective de l'arrestation existent, donc augmenter les contrôles; faire en sorte d'accroître la sensibilisation; et de mettre en place les cours auprès des serveurs des établissements licenciés.

Là, elle nous dit, deux ans, trois ans plus tard: C'est intéressant, cette mesure-là. Comment ça se fait qu'elle ne l'a pas trouvée intéressante il y a deux ans ou trois ans? Comment ça se fait qu'elle se réveille aujourd'hui, là, puis qu'elle trouve ça intéressant tout à coup, là, hein? Comment ça se fait qu'on n'a rien fait depuis la dernière fois, alors que c'était une recommandation de la table de la sécurité routière, c'était une recommandation d'Éduc'alcool? Deux ans, trois ans plus tard, c'est bien intéressant, cette mesure-là, hein, alors que c'est comme un préalable à la mise en place du 0,05.

La perception selon laquelle on risque de se faire pincer, lorsque j'ai soulevé ça, lors d'une des premières journées d'audience sur le projet... la consultation sur le projet de loi n° 71, j'ai évoqué ça, puis la ministre m'a interpellé de son siège en me disant: Attends, attends, on ne t'a pas dit ce qu'on va faire. Je serais bien intéressé de voir ce qu'elle va faire cette fois-ci, compte tenu du fait qu'elle n'a rien fait la dernière fois, alors qu'il s'agissait d'une recommandation de la table de la sécurité routière. Quelle assurance avons-nous cette fois-ci qu'elle mettra davantage d'efforts pour intercepter les contrevenants qu'elle ne l'a fait au terme des recommandations, la dernière fois?

Quant à la sensibilisation, j'ai soulevé ça aussi. Elle m'a dit: Attends, attends, tu ne sais pas ce qu'on va faire. Puis ça ne se met pas dans une loi, ça. Pourtant, dans le projet de loi n° 71, il y a une disposition qui dit: On va faire une campagne de sensibilisation sur le port du casque. Si on est capable d'intégrer ça, une campagne de sensibilisation sur le port du casque, dans la loi n° 71, pourquoi c'est faire qu'on ne l'a pas intégré concernant le 0,05?

Enfin, bref, c'est comme si cette mesure-là ne découlait essentiellement que de la volonté opiniâtre de la ministre de faire absolument passer la mesure, de passer de 0,08 à 0,05, indépendamment des recommandations qui ont été faites par la table de la sécurité routière. À sa face même, il faut reconnaître qu'elle ne tient pas compte des recommandations de la table de la sécurité routière, qui en 2007 ne recommandait pas le 0,05 mais qui recommandait trois autres mesures, qu'elle n'a pas mises en oeuvre et qu'elle nous dit aujourd'hui trouver intéressantes, qu'elle nous dit aujourd'hui trouver intéressantes, deux ans et demi, trois ans plus tard.

Je ne sais pas pour vous, M. Sacy, mais, moi, je ne suis pas convaincu que le gouvernement, s'il va de l'avant avec le 0,05, il va nécessairement mettre davantage d'efforts pour mettre en oeuvre les trois autres recommandations, que vous aviez déjà formulées en 2007 et qui n'ont pas été mises en oeuvre depuis, qu'il ne l'a fait jusqu'à présent. Or, nous savons, et vous avez cité l'exemple de la France, et on pourrait parler de l'exemple de la Saskatchewan, nous savons que le simple fait d'abaisser de 0,08 à 0,04 ou 0,05 — 0,04 dans le cas de la Saskatchewan — n'a pas nécessairement les effets escomptés si ça ne s'accompagne pas d'une campagne de sensibilisation importante et de mesures de contrôle plus importantes. Or, là-dessus, le gouvernement est totalement muet. Parce que c'est bien plus simple de dire: On va juste descendre à 0,05, on se donne bonne conscience, on a posé un geste en faveur du bien public, en faveur de l'amélioration du bilan routier, sans autre obligation de sa part.

Alors, moi, je vous pose la question, M. Sacy, puis j'ai bien compris votre analogie par rapport à la graine dans une terre qui n'est pas... qui n'a pas été préalablement labourée, préparée, si on devait mettre de l'avant cette mesure d'abaisser le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05... Et, tout le monde s'entend, y compris M. De Koninck, de la table de la sécurité routière, si ça ne s'accompagne pas des mesures que vous avez proposées, ça n'aura qu'un effet... ça risque de n'avoir qu'un effet très marginal. Or, quel est votre niveau de conscience... de confiance que le gouvernement va nécessairement faire maintenant ce qu'il n'a pas fait lorsque vous l'avez recommandé, en 2007?

● (11 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** Là, vous me demandez de porter un jugement de valeur, ce que je ne ferai pas, ce que je ne peux pas faire parce que je ne veux pas présumer... D'abord, je vais être très honnête avec vous, je ne doute pas, mais là c'est personnel, là, je ne doute pas du tout des intentions de la ministre là-dedans. Pas du tout. Je crois vraiment que chacun, des deux côtés de la table d'ailleurs, et des trois côtés, si vous me permettez de m'inclure, essaie de déterminer qu'est-ce qui est le mieux, et qu'est-ce qu'on doit faire de mieux, et qu'est-ce qui va le plus aider nos concitoyens.

Alors, nous, ce qu'on essaie de faire valoir, c'est de faire valoir le fait que ce que les recherches scientifiques démontrent... Et il y en a une que vous allez m'aimer de vous la rapporter, parce que c'est ça aussi, hein, où c'est... on dit que c'est une mesure, au mieux, marginale dans le contexte actuel. Dans les trois mois qui vont suivre, ça va peut-être améliorer un petit peu les choses, puis après ça ça va se fondre et ça ne va plus rien faire. Vous avez dans notre mémoire toutes les recherches qu'il faut, puis on peut vous donner toutes les références qui démontrent ça. C'est un travail constant.

Je vais prendre une allégorie, qui n'est pas de moi, qui est de l'auteur du *Matou*, M. Beauchemin, qui disait: On arrêtera un jour... — lui, il attribuait ça à la protection du français, mais on peut en parler aussi, de la conduite avec facultés affaiblies, ou quoi que ce soit d'autre — il va falloir arrêter de faire des efforts le jour où les Hollandais pourront dire: On va enlever les barrages parce que la mer a compris que c'est ici qu'il faut qu'elle s'arrête. C'est évidemment impensable.

Vous le savez, à quel point la sensation et la perception que tu vas te faire arrêter... Écoutez, à un moment donné, il y a eu des mesures de... des moyens de pression de la Sûreté du Québec pendant leurs négociations. Ils ont annoncé à tout le monde qu'ils ne feraient pas de tickets de circulation et qu'ils donneraient juste des billets de courtoisie. Moi, j'ai fait Montréal-Québec cette fin de semaine là. Je roulais comme d'habitude à 118 kilomètres à l'heure... parce qu'ils t'arrêtent à 120. Donc, j'ai mis mon «cruise control» à 118. J'étais l'escargot de la gang. Il n'y a pas une auto qui ne passait pas comme des maudits malades. Pourquoi? C'était la récréation. On est tous un petit peu des délinquants, d'une certaine manière, ou pas. Moi, je ne peux pas me le permettre parce que je ne perds pas juste mon permis, je perds ma job en plus. Donc, je ne peux pas faire ça.

Mais, pour l'essentiel, il faut savoir que c'est important de démontrer et de... de démontrer par les faits, pas par les mots, par les faits, que les chances que la loi va être appliquée, et qu'elle est... et qu'on va l'appliquer sévèrement, et qu'on ne va pas la... Passer une loi, c'est facile. C'est la mettre en oeuvre qui est plus difficile. Et, oui, ça coûte plus cher, bien sûr. Parce que, quand vous dites, là: Il y a des... Des ressources policières, elles ne peuvent pas être partout, elles ne peuvent pas... c'est vrai, mais on peut donner des grands coups de temps en temps, là, puis les publiciser, puis le montrer qu'on l'a fait. Puis, une fois que ça, c'est fait, c'est rentré dans la tête: Ah! une fois qu'on va adopter une loi, ça veut dire qu'elle va s'appliquer, là, ça va avoir un effet. Mais tu peux changer 80 lois, si elles ne sont pas perçues comme devant être appliquées, ça ne va rien changer du tout. C'est juste ça qu'on essaie de dire. C'est... Toute la littérature scientifique du monde démontre la même chose.

Je répète, on ne vous dit pas: Ad vitam aeternam et jusqu'à la fin des temps, le 0,05, ce n'est pas une bonne affaire ou ce n'est pas... Ce qu'on dit, c'est que... Faisons ce qu'il faut faire d'abord, regardons où est-ce qu'on sera rendus à ce moment-là, puis analysons, à la lumière de la situation qui prévaudra au Québec d'alors, si ça va être une bonne chose ou pas. Puis je vous assure que, si ça va être bon, on va vous dire que c'est bon, puis, si ce n'est pas bon, on va continuer à dire que ce n'est pas bon. Ça va dépendre de ce que les recherches scientifiques vont nous dire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Sacy. M. le député.

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente, je veux invoquer un article paru dans *Le Devoir* le 6 octobre dernier, où on disait qu'«à l'heure actuelle, un policier ne peut arrêter une voiture et faire passer un alcoolé à un conducteur que s'il a des motifs raisonnables de croire que celui-ci est en état d'ébriété: haleine éthylique ou conduite erratique». Là, je reviens à ce que les gens de l'Association des policiers du Québec nous disaient. À moins de procéder, dans le cas du 0,05... Parce qu'on comprend que, de 0,05 à 0,08, il y a des facultés qui sont affaiblies, on voit moins les objets en mouvement. Vous me direz qu'au-delà de 0,08 et même au-delà tous les objets deviennent en mouvement. Ça, c'est une autre question. Mais, la conduite n'est pas nécessairement erratique jusqu'à 0,08. Or, à moins de procéder à des barrages routiers, il

est absolument impossible pour un policier de déterminer que tel ou tel conducteur pourrait avoir un taux d'alcoolémie de 0,05 ou de 0,06. Or, s'il n'y a pas de volonté de la part du gouvernement d'accroître les barrages routiers, au fond ce que vous nous dites, c'est que l'effet risque d'être marginal, sinon sensible dans les premiers mois, mais après ça on va revenir à la situation ante. J'ai bien compris votre argumentaire?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** Oui, absolument. Et c'est basé sur tout ce qui s'est fait un peu partout, ailleurs au pays, dans divers pays, et ce que les recherches démontrent. Et elles sont citées d'ailleurs dans notre mémoire, où on vous dit qu'à tel endroit il y a eu telle, telle expérience, et puis au bout de quelque temps ça a... c'est revenu comme c'était. Et c'est vraiment... c'est pour ça qu'on dit qu'au... dans la condition actuelle, c'est marginal. C'est vraiment uniquement à cause de ça qu'on le dit. C'est fondé sur ce qui a été observé ailleurs. C'est...

Et c'est important de se dire aussi que les sociétés... Toutes les lois contre l'alcool au volant, toutes les mesures que l'on prend contre l'alcool au volant sont fonction des sociétés dans lesquelles on vit, hein? C'est très, très culturel. Et une des choses qui est importante, c'est qu'une loi soit acceptée, qu'elle fasse consensus, qu'elle soit reconnue comme étant une bonne solution. Et c'est... Sinon, les gens vont trouver des moyens de la contourner. Ils ne vont pas la crédibiliser.

Vous savez, aujourd'hui, actuellement on dit — je ne suis pas sûr, je ne connais pas les chiffres exacts — mais on dit que la... que... Vous vous souviendrez qu'à l'époque où il y avait... le prix des spiritueux était tellement élevé, ça a développé un réseau de contrebande absolument épouvantable. Pourquoi? Parce qu'il y avait une adéquation totale entre l'application de la loi et l'alcool de contrebande. Même chose pour les cigarettes, dit-on. Je ne suis pas un expert là-dedans, mais il semblerait que, quand il n'y a pas une perception que tu vas te faire attraper si tu vas à l'encontre de la loi, bien, que la loi change ou ne change pas, ça ne va absolument rien changer. Et c'est un peu ça que l'on fait valoir avec les arguments que l'on a pu trouver.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Je veux revenir sur une intervention de ma collègue de Laviolette il y a quelques instants, lorsqu'elle disait... ou elle essayait de vous faire dire que, si les pénalités étaient plus importantes par rapport au 0,05, ça aurait possiblement un impact. Or, je veux bien m'assurer que j'ai compris de votre intervention ou de votre réponse que tel n'est pas le cas, qu'on peut bien mettre les amendes les plus prohibitives qui soient, si le niveau de perception selon lequel on ne se fera pas prendre demeure toujours aussi élevé, ça n'aura pas d'impact. Même si on met l'amende à 150 \$, 200 \$, 300 \$, ce n'est pas le niveau d'amende qui va faire une différence, c'est le fait que le citoyen, le conducteur va avoir le sentiment que ses chances d'être intercepté sont plus grandes qu'elles ne l'étaient auparavant.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** C'est clair. C'est clair. C'est exactement ce que je dis. J'ai même été plus loin. J'ai même dit que, si on instaurait le peine de mort et que les gens n'avaient pas changé leur perception, ça ne changerait rien. Cependant, une fois qu'ils ont cette perception, la rigueur de la sanction fait une différence. Mais c'est après qu'on ait eu la...

Par exemple, si vous dites: C'est 1 \$, l'amende, le monde peut dire: Bof! c'est 1 \$, l'amende, puis ça finit là, ce n'est pas plus grave que ça. Si vous dites: C'est plus que ça... Mais la préalable, je le répète... C'est parce que c'est chronologique, ça. La préalable, c'est que tu aies la perception que tu vas te faire prendre. Après ça, la sévérité et la justesse. Si c'est trop, c'est comme pas assez, aussi, là. Il reste, vous devez le savoir, il reste qu'à un moment donné il faut que ce soit suffisamment fort pour être dissuasif, et pas... et pas trop fort pour que ça n'ait plus de bon sens. Alors, oui, la sévérité de la sanction, et la proportionnalité de la sanction, a une importance, mais elle a zéro importance si la perception qu'on se fait prendre... ne se fera pas avoir. C'est chronologique, la chose.

● (12 heures) ●

**M. Bergeron (Verchères):** Est-ce que je comprends bien... Pardon, Mme la Présidente. Est-ce que je comprends bien, M. Sacy, que, dans l'absolu, Éduc'alcool n'est pas contre l'abaissement du taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05 mais est contre le fait de l'appliquer maintenant, sans qu'il y ait eu application préalable des trois recommandations que vous avez faites en 2007?

**M. Sacy (Hubert):** Vous avez parfaitement compris. Et pas parce qu'on n'aime pas ça, juste parce que ce ne serait pas efficace. C'est tout.

**M. Bergeron (Verchères):** Je vous remercie.

**La Présidente (Mme Doyer):** Monsieur, j'aurais peut-être une petite question en complément de ce que mon collègue vous a demandé. M. Sacy, tantôt, vous nous avez parlé du Japon, où est-ce qu'ils ont augmenté substantiellement les amendes, jusqu'à 4 500 \$. Quelles ont été les mesures d'accompagnement en termes de coercition des forces policières par rapport...

**M. Sacy (Hubert):** Je vais vous le...

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que... Les recommandations que vous nous dites qu'il faudrait avoir mises en place avant les mesures préconisées par le projet de loi, est-ce qu'au Japon ils les avaient mises en place?

**M. Sacy (Hubert):** Oui, madame, au Japon, on ne rigole pas avec ça. Ah! non, non, non, c'était très, très clair, c'était très fort. Je vais essayer juste de retrouver dans le mémoire pour vous donner la chose exacte, la référence exacte, mais... Voyons... Au Japon, la réduction de la limite légale du taux d'alcool a été accompagnée de mesures très coercitives — là je vais vous parler... on décrit les mesures — et les autorités ont largement mis en application les nouvelles dispositions de la loi. Le chercheur Desapriya — pardonnez mon accent japonais — a conclu que c'est les mesures... c'est l'association aux mesures qui a réduit de manière significative le nombre d'accidents au Japon en 2002. Et les chercheurs poursuivent: «Et il y a certainement

lieu de se demander si les réductions observées ne sont pas davantage associées aux mesures coercitives qu'à la nouvelle limite de 0,03 en tant que telle.»

Parce qu'au fond ce qu'on veut, c'est quoi? Ce qu'on veut, c'est vraiment... c'est que les gens, ils fassent attention puis qu'ils se disent: Ah! ça, c'est sérieux, je vais me faire avoir. Mais on n'a pas inventé ça, là, c'est connu, la peur du... Vous savez cette expression: «la peur du gendarme», là, «la peur est le commencement de la sagesse».

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Sacy, merci de votre présentation.

Et, comme nous avons terminé, la commission va suspendre ses travaux jusqu'après les affaires courantes, soit vers 15 heures. Merci beaucoup de votre contribution aux travaux. Oui, M. Sacy.

**M. Sacy (Hubert):** ...de vous remercier, madame. C'était vraiment extrêmement intéressant.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Merci à vous-même.

*(Suspension de la séance à 12 h 2)*

*(Reprise à 15 h 36)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, 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 cellulaires.

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.

Alors, nous recevons, dans un premier temps, les gens qui représentent Importation Ecoboat. M. Bourbeau, bienvenue en commission. Si vous voulez... Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Vous pourriez peut-être nous présenter les personnes qui vous accompagnent, puis ensuite vous avez 10 minutes avant l'échange.

### **Importation Ecoboat**

**Mme Bonneville (Marlène):** Merci, Mme la Présidente.

**M. Bourbeau (Ronny):** Parfait. La présentation va être faite par Mme Bonneville.

**La Présidente (Mme Doyer):** D'accord. Mme Bonneville.

**Mme Bonneville (Marlène):** Merci. Alors, je nous présente: Marlène Bonneville et Ronny Bourbeau, tous deux propriétaires d'Importation Ecoboat; ainsi que Nicolas Mailloux, porte-parole de l'Association des propriétaires de véhicules importés du Québec; ainsi que Mathieu Laframboise, qui est président de la même association.

Alors, j'aimerais tout d'abord préciser que nous ne sommes pas ici pour exprimer nos commentaires dans le cadre du projet n° 71. Nous avons été invités aujourd'hui pour faire part de nos commentaires sur l'arrêté ministériel 2009-15 de la ministre des Transports, qui porte sur les véhicules avec poste de conduite à droite et sur les véhicules japonais de la catégorie Kei.

Mme la Présidente, nous sommes très heureux aujourd'hui d'être entendus par la commission. Importation Ecoboat est une compagnie spécialisée depuis 2008 dans la vente et l'importation de véhicules japonais de la catégorie Kei. Les véhicules Kei représentent une catégorie bien spécifique de véhicules, au Japon, qui ont une cylindrée maximale de 660 cc et qui répondent à des dimensions spécifiques.

Bien que plusieurs types de véhicules soient offerts dans cette catégorie, tels que de petites voitures de style antique, des minivans, des minicamions et de petites voitures familiales, nous nous spécialisons plus particulièrement dans les minicamions de la catégorie Kei qui sont fabriqués, entre autres, par Suzuki, Mazda et Honda. Ces minicamions sont majoritairement à quatre roues motrices, ont une capacité de charge de 750 livres et consomment aussi peu que 5,6 litres au 100 kilomètres, ce qui en font des véhicules très intéressants pour les consommateurs québécois, qui n'ont actuellement aucune alternative aux gros camions consommant plus de 16 litres aux 100 kilomètres.

Nous aurions bien aimé aujourd'hui être accompagnés de d'autres compagnies oeuvrant dans notre domaine. Cependant, grâce aux décisions hâtives et, à notre avis, injustifiées du ministère des Transports, ils ont tous dû fermer leurs portes. Nous sommes donc la seule entreprise du domaine encore en affaires. En effet, en avril 2009, un moratoire de six mois sur les véhicules avec conduite à droite a été adopté, et ce, sans aucun préavis. Nous nous sommes donc retrouvés avec plus d'un demi-million de dollars de véhicules en inventaire qui, du jour au lendemain, perdaient toute valeur car ils ne pouvaient plus être immatriculés et utilisés sur les routes du Québec.

À l'expiration du moratoire, en octobre dernier, la ministre a adopté un arrêté visant à prolonger le moratoire mais aussi à restreindre l'accès aux routes publiques aux véhicules japonais de la catégorie Kei qui étaient déjà immatriculés. Ainsi, nos 200 clients ayant déjà fait l'acquisition de leurs minicamions en toute légalité se sont vu retirer leur droit de circuler sur les routes de plus de 70 km/h. Or, la majorité de ces propriétaires demeurent dans des zones rurales où les chemins de 80 et 90 km/h sont très fréquents. Plusieurs de ces propriétaires sont carrément prisonniers chez eux, puisque la route même sur laquelle ils demeurent est de plus de 70 km/h.

● (15 h 40) ●

Nous déplorons les décisions hâtives qui ont été prises dans ce dossier et nous désirons que les quelques 200 propriétaires ayant fait l'acquisition de leurs véhicules en toute légalité retrouvent leurs droits. De même, nous estimons qu'il est injustifié de conclure du risque sécuritaire que représentent les véhicules de la catégorie Kei. Selon le ministère des Transports, les véhicules de la catégorie Kei présentent un risque du fait qu'ils ont le poste de conduite à droite et qu'ils n'étaient pas exigés à effectuer des tests de collision durant les années quatre-vingt-dix au Japon. J'aimerais éclairer ces affirmations.

Mentionnons tout d'abord que les véhicules japonais de la catégorie Kei sont autorisés par Transports Canada

et qu'on en retrouve circulant sur les routes de toutes les autres provinces canadiennes, et ce, sans restriction. Plusieurs milliers de véhicules Kei circulent sur les routes de la Colombie-Britannique, et, à chaque mois, 200 nouveaux véhicules japonais y sont immatriculés. De plus, il n'existe aucune obligation canadienne à l'effet que les véhicules soient munis d'un poste de conduite à gauche. Ainsi, les véhicules actuellement commercialisés au Canada pourraient être offerts avec un poste de conduite à droite tout en respectant les exigences de Transports Canada.

Deuxièmement, le rapport sur les accidents... les risques d'accident, pardon, préparé par la Société de l'assurance automobile du Québec et sur lequel le ministère des Transports appuie ses décisions porte sur les véhicules sport à conduite à droite et exclut spécifiquement les véhicules de la catégorie Kei, puisque la SAAQ ne dispose pas de données en quantité suffisante pour en effectuer l'analyse.

Il est aussi important de mentionner que la grande majorité des conducteurs de minicamions Kei ne font pas partie des groupes d'âge étudiés dans le rapport de la SAAQ. En effet, les groupes d'âge analysés portent sur les hommes de 19 à 34 ans, alors que 92 % des propriétaires de minicamions ont plus de 34 ans. Tel que nous avons pu le constater dans le rapport de la SAAQ, plus l'âge du conducteur augmente, plus le surrisque diminue. Ainsi, quel serait le surrisque pour des conducteurs de 45 à 59 ans, qui représentent 43 % des conducteurs de minicamions Kei, ou quel serait-il pour le groupe de 60 ans et plus, qui représente 28 % des conducteurs? Bien que ce rapport ne comporte aucune donnée sur le groupe d'âge des conducteurs de minicamions et ne porte pas sur la même classe de véhicules, c'est pourtant sur ce rapport que se réfère le ministère.

Aussi, bien qu'au Japon, dans les années quatre-vingt-dix, des tests de collision n'étaient pas exigés pour les véhicules de la catégorie Kei, certains modèles étaient à la même époque exportés vers la Grande-Bretagne, les États-Unis et même le Canada et rencontraient donc les exigences en termes de sécurité. Peut-on donc affirmer que ces véhicules présentent un risque pour la sécurité? Qu'en est-il des motocyclettes, cyclomoteurs ou encore de la moto trois roues Bombardier Spyder dernièrement autorisée? Puisqu'ils ne sont pas soumis à des tests de collision, doit-on conclure qu'ils présentent un risque pour la sécurité et que nous devons en restreindre l'accès? Ce n'est pourtant pas ce qu'un récent projet pilote du ministère laisse entendre. Son projet pilote du 17 juin 2008 visait plutôt à réduire les exigences en matière de connaissances afin de permettre la conduite de cette motocyclette de 1000 cc en exigeant un permis de promenade de classe 5 plutôt qu'un permis de motocyclette.

Et finalement, Mme la ministre, comment pouvez-vous justifier que les 2 500 véhicules sport avec conduite à droite, qui présentent un risque... un surrisque d'accident de 30 % selon l'étude menée par la SAAQ, aient toujours accès aux routes et autoroutes du Québec, alors que les 200 véhicules Kei se sont vu restreindre l'accès aux routes de 70 km/h et moins, et ce, sans aucune preuve à l'effet qu'ils sont dangereux?

À la lumière de ces informations ainsi que des autres éléments apportés dans notre mémoire, nous n'attendons rien de moins que la levée du moratoire et la levée des restrictions sur l'immatriculation et la circulation

des véhicules à conduite à droite. Les propriétaires de véhicules Kei ayant fait l'acquisition de leurs véhicules en toute légalité doivent dès maintenant retrouver leur droit de circuler dans les zones de plus de 70 km/h. Mme la Présidente, merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, Mme Bonneville. Alors, la parole est à la ministre des Transports pour un échange. Comme nous avons du retard, puis on a trois groupes à recevoir, on est en train de faire des calculs, là, pour essayer de vous enlever des minutes assez équitablement, aux trois groupes. Alors, commencez, puis on vous dira combien de minutes.

**Mme Boulet:** Alors, merci, Mme la Présidente. Puis ça nous convient, effectivement. Alors, merci, Marlène. Alors, M. Bourbeau, M. Mailloux et M. Laframboise, merci d'être présents. Puis, même si vous ne parlez pas du projet de loi n° 71, ça nous fait plaisir de vous recevoir, et c'est un sujet qui nous intéresse, l'opposition et le parti au pouvoir également.

Mme la Présidente, si vous me permettez, avant... d'entrée de jeu, pour faire une mise en table ou une mise en contexte, là, je vais demander à Mme St-Cyr, qui est la vice-présidente de la sécurité routière à la Société de l'assurance automobile, de faire un petit peu un historique ou un portrait, d'où on part, pourquoi on est là aujourd'hui, c'est quoi, la problématique, et c'est quoi un tout petit peu, le dossier du véhicule de conduite à droite, et c'est quoi, le dossier du véhicule Kei, et qu'est-ce qui a amené le ministère, sous la recommandation de la Société de l'assurance automobile, à poser les gestes qui ont été posés au cours des dernier mois.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci...

**Mme Boulet:** Alors, je vais...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Je vais demander le consentement des membres de la commission. Il y a consentement?

**Des voix:** Consentement.

**La Présidente (Mme Doyer):** Consentement. Alors, allez-y, madame.

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

Alors, très rapidement, un portrait d'ensemble. Alors, au Canada, c'est Transports Canada qui établit les normes de sécurité des véhicules. Mais ces normes-là ne s'appliquent pas aux véhicules de plus de 15 ans d'âge. C'est dire que les véhicules importés qui ont plus de 15 ans d'âge n'ont pas à respecter les normes de Transports Canada.

Historiquement, on n'avait pas vraiment de grands problèmes avec les véhicules âgés parce que c'étaient, règle générale, des véhicules de collection ou des véhicules antiques qui roulaient peu. Or, depuis 2005, il y a eu une augmentation substantielle d'importations de véhicules, particulièrement du Japon, et là, ce qu'on a vu dans un premier temps, on a vu émerger vraiment un engouement pour ce type de véhicule là. On en avait...

Je vais dire qu'en gros il y en a de deux types. Il y a les véhicules, effectivement, auxquels madame a référé, qui sont plus des véhicules de type sport, pour lequel il y a des véhicules comparables ici, au Québec, avec des volants à gauche. Ces véhicules-là, ils sont très intéressants pour les amateurs de véhicules sport, incluant les jeunes, parce que souvent, pour des mêmes performances, on va payer beaucoup moins cher que le véhicule volant à gauche qui est déjà au Québec. Alors donc, en gros, en date du 30 juin 2009, il y en avait à peu près 2 130 au Québec. Ça, c'est un premier bassin, si on veut. On a des véhicules comparables, ils peuvent aller vite, ils coûtent moins cher, puis en plus, parfois, il y a des modèles que les jeunes ont pu voir dans les jeux vidéo puis qu'on n'a pas ici, au Québec. Alors, à titre d'exemple, le Skyline, qui est un modèle qu'il n'y a pas ici, au Québec et qui peut être importé du Japon. Par ailleurs, il y a aussi les autres véhicules dont madame a parlé, qui sont des véhicules Kei, que ce soient des cars... des petites autos ou des camions, qui, eux, effectivement n'ont pas de véhicule comparable et qui n'ont pas nécessairement, là, les mêmes... les mêmes caractéristiques en termes d'usage que les véhicules de type sport.

Alors, effectivement, on a suggéré à la ministre, voyant l'émergence du phénomène, sachant que ça intéressait particulièrement les jeunes, d'arrêter momentanément l'entrée au Québec et le droit de circuler à de nouveaux véhicules.

Il y a une étude qui a été faite pour déterminer le surrisque des véhicules volant à droite. Alors, ce qu'on a fait, c'est que, pour deux ans, on a pris l'ensemble des véhicules, qui étaient... 2 130, on a pris 2 130 véhicules volant à droite qu'on a comparés à des véhicules similaires qui étaient volant à gauche déjà au Québec. Et, là-dessus, là, on a bénéficié de l'aide de l'APVIQ, qui nous a fourni une liste de véhicules comparables.

Ce qui a été établi, c'est qu'il y avait un surrisque moyen de 30 %, et on a isolé le facteur âge, là, et on a fait... Effectivement, il n'y a pas des personnes âgées en nombre substantiel qui avaient de tels véhicules. En gros, ça allait de 16 à 34 ans. Alors, on a fait trois catégories: les 16-19, les 20-25 et les 25-34... 26-34. Et, dans toutes ces catégories-là, pour les deux années de référence, il y avait un surrisque. Alors donc, je prends un jeune de 18 ans qui conduit un véhicule X volant à gauche, j'en regarde un du même groupe d'âge qui conduit un véhicule volant à droite, il y a un surrisque dans le volant à droite. Alors, c'est pour ça qu'on a suggéré effectivement... on a vu... On a démontré qu'il y avait un surrisque.

On nous a récemment fait la mention, le commentaire que vraisemblablement le risque était dû au fait que c'était nouveau, la conduite du véhicule, puis que, sur la base d'une étude de Transports Canada, on pouvait penser que, les deux premières années qu'on a un véhicule, il y a une accoutumance, une adaptation qui se fait, puis le risque décroît. Or, nous, on avait fait cette étude-là, elle avait été montrée en 2006, avait été l'objet d'une publication en 2006. Nous, on avait regardé les chiffres du Québec en 2006, on n'arrivait pas à un tel constat. Et récemment, à la suite de la réception du commentaire, on a contacté Transports Canada, qui nous a dit, qui nous a confirmé qu'on ne pouvait absolument pas tirer une telle conclusion de son étude, parce qu'eux n'avaient pas poussé l'examen des données sur le 0-2 ans, qu'il y a divers facteurs qui

pouvaient, là, être en cause. Alors donc, les véhicules volant à droit de type sport: surrisque, sur la base de l'étude.

Effectivement, on n'a pas ajouté les véhicules Kei dans cette étude-là, parce que, bon, c'étaient d'autres caractéristiques. Ce qui nous a interpellés par rapport aux véhicules Kei, c'est que ceux qui étaient fabriqués avant les années 1998-2000 n'avaient pas à subir de tests de collision, n'avaient pas à répondre à des normes de sécurité au Japon. Sur cette base-là, nous, on les assimile plus facilement aux véhicules de type, là, basse vitesse, les véhicules électriques, qui ont aussi fort peu d'éléments de sécurité. Les véhicules de promenade réguliers, c'est à peu près 42 normes, les véhicules basse vitesse, à peu près quatre. Et, dans le cas des véhicules, là, 1998-2000 et antérieurs qui viennent du Japon, il n'y avait pas de norme de sécurité à respecter. Donc, c'est sur cette base-là que nous avons suggéré qu'il y ait une circulation dans des zones présentant moins de danger pour ces types de véhicules là. Donc, ils ont été... Ce qu'on... La suggestion qui avait été faite, c'est qu'ils roulent dans des zones de 70 km.

Alors, ce que je dois ajouter, c'est qu'effectivement, en ce moment, de tels véhicules de plus de 15 ans d'âge entrent au Canada parce que les normes de sécurité ne s'appliquent pas aux véhicules de plus de 15 ans d'âge. Il y a des représentations qui sont faites par toutes les provinces et territoires auprès de Transports Canada pour qu'ils haussent à 25 ans l'âge, là, au-delà duquel, là, les normes ne s'appliquent plus, comme aux États-Unis. Aux États-Unis, c'est 25 ans. Ce n'est pas 15 ans, c'est 25 ans. Et il y a, de surcroît, un travail qui se fait à l'échelle nord-américaine avec l'association qui s'appelle AAMVA, là, l'association qui réunit tous les administrateurs en transport motorisé, parce que, bon, il en circule aux États-Unis. Dans la majorité des cas, à notre connaissance, ce sont des véhicules plus de type hors route, là, dans les cas des Kei. Et ce sur quoi on veut s'entendre, c'est voir s'il y a des règles de bonne pratique qui peuvent être établies.

Donc, aux États-Unis, ce sont les véhicules de plus de 25 ans d'âge qui ne sont pas soumis aux normes de sécurité. Au Canada, c'est 15 ans. Il y a des pressions qui se font sur Transports Canada pour que ça soit haussé. Dans l'intervalle, pour éviter que le problème grossisse, parce qu'on a conclu à un cas de surrisque dans le cas des véhicules sport, qu'on a conclu à l'absence d'éléments de sécurité dans le cas des Kei, nous avons fait les suggestions que Mme la ministre a introduites, là, dans un arrêté qui interdisait temporairement l'ajout de nouveaux véhicules par rapport à ceux déjà immatriculés.

● (15 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, est-ce que j'ai des interventions de la part des...

**Une voix:** Mon collègue va y aller, puis, moi, je vais...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui.

**Une voix:** En réponse à madame...

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, mais s'il y a des gens qui veulent intervenir suite à l'intervention de madame. Mme Bonneville.

**Mme Bonneville (Marlène):** Donc, en fait... en fait juste préciser. Bon. Vous dites qu'il y a plusieurs autres

provinces qui travaillent dans le même sens que le Québec. Par contre, nous, les informations qu'on a réussi à ramasser par rapport aux autres provinces, entre autres de l'Ontario, il n'y a aucun travail de leur part qui est fait de ce côté-là.

Ensuite, ce que vous dites, c'est que, bon, la norme de 15 ans vise en fait à faire rentrer des véhicules de type antique, bon, en faible quantité. Mais, je ne sais pas qu'est-ce que vous considérez comme faible quantité, parce que, quand on parle des véhicules Kei, comme je vous ai dit tout à l'heure, on parle de 200 véhicules. Donc, je ne vois pas... je ne vois pas l'exagération du nombre puis qu'est-ce qui est de différent avec les véhicules antiques puis les véhicules de collection, que vous parliez tout à l'heure. Je sais que tu voulais rajouter...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Mailloux.

**M. Mailloux (Nicolas):** Oui, effectivement. Ce que je voulais aussi apporter comme précision, c'est que, lorsque vous avez expliqué que Transports Canada vous ont confirmé qu'on ne pouvait pas tirer des conclusions face aux chiffres concernant l'accoutumance du véhicule, cependant... non, effectivement on ne peut pas tirer de conclusions, mais aucune étude n'a été faite dans ce sens-là. Donc, je crois qu'il serait aussi intéressant de faire ce type d'étude, car nous croyons fermement que cela a une influence sur le facteur de surrisque.

Et, si je pourrais rajouter aussi, au niveau des normes de sécurité sur les Kei des années quatre-vingt-dix, que vous dites qui étaient absentes, nous ne sommes pas d'accord avec celles-ci. Les normes de sécurité sont peut-être plus difficiles à obtenir, mais effectivement les manufacturiers devaient répondre à des normes de sécurité, mais elles n'étaient pas les mêmes. Les exigences étaient différentes, mais il y avait quand même des normes de sécurité. Si je peux prendre... Par exemple, une Suzuki Cappuccino, qui a été homologuée et exportée en Angleterre, en Belgique, en France, ce véhicule-là a dû passer des tests de sécurité en Angleterre, notamment, dont j'ai des crash tests, que... j'ai même d'ailleurs remis le document à M. Bergeron, entre autres, lors de nos précédentes rencontres.

**Une voix:** ...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Oui, Mme la Présidente. Alors, Johanne St-Cyr à nouveau. J'ai pris soin de distinguer les deux dossiers: les véhicules sport et les Kei. Les véhicules sport, l'objet de nos recommandations repose sur le fait que nous avons constaté un surrisque. Je n'ai pas parlé des normes de sécurité pour les véhicules de type sport, puisqu'il y a des véhicules comparables au Québec. J'ai plutôt mentionné que le problème que nous avons par rapport aux Kei, c'était l'absence de norme de sécurité. Ils n'avaient pas à subir de tels tests avant les années 1998-2000 au Japon. Alors, c'est pour ça qu'on a eu deux approches différentes. J'ai essayé de distinguer les deux choses dans mon exposé.

**M. Mailloux (Nicolas):** D'accord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme St-Cyr. M. Mailloux, peut-être une dernière intervention.

**M. Mailloux (Nicolas):** Une dernière chose, oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ensuite, je vais aller à...

**M. Mailloux (Nicolas):** Donc, juste pour vous dire que la Cappuccino en question pourrait être, à la limite, considérée comme une voiture sport, car c'est une voiture qui est un petit peu plus puissante que la puissance maximale que la catégorie des Kei lui permet d'être, et que ce véhicule-là a subi des tests de sécurité dans un autre pays.

Et on avait aussi proposé, pour restreindre la problématique qu'on... que... Nous comprenons que les jeunes puissent se trouver ou obtenir des véhicules à faible coût, très puissants. Nous avons proposé dans notre mémoire une méthode de restreindre l'accès à ces véhicules-là, c'est-à-dire de faire une classification de voitures sport, dont la puissance versus le poids. Donc, exemple, une Ferrari qui a une... un poids puissance de 3 kilogrammes par chevaux, ou une Nissan Skyline GT-R, qui a une puissance de 3,6 kilogrammes par chevaux, ces véhicules-là pourraient être classés sport et être accessibles seulement après avoir obtenu x mois d'expérience au permis de conduire, ce qui éviterait que des jeunes sans expérience se retrouvent avec des voitures puissantes et plus difficiles à conduire. On n'avait pas ce problème-là jusqu'à maintenant parce que les véhicules de puissance équivalente avec la conduite à gauche coûtaient le triple ou le quadruple du prix que le même véhicule disponible au Japon.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Mailloux. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. Si vous me permettez, M. Mailloux, Mme Saint-Cyr me dit que vous avez remis des recommandations ou des pistes de solution, là, si je ne me trompe pas, alors...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** ...la semaine dernière, et qu'elles seront prises en considération. Alors ça, je tiens à vous rassurer, là, on va regarder ça de façon très particulière, puis on va vous revenir.

Maintenant, Mme Bonneville, est-ce que vous avez une photo du petit camion que vous vendez?

**Mme Bonneville (Marlène):** Oui, j'en ai apporté.

**Mme Boulet:** J'aimerais ça que les parlementaires... j'aimerais ça que les parlementaires puissent voir.

**Mme Bonneville (Marlène):** D'ailleurs, même...

**Mme Boulet:** Il y en a-tu une dans le... Peut-être que... Oui, c'est correct. C'est beau.

**Mme Bonneville (Marlène):** ...

**Mme Boulet:** Non, ça va, si c'est dans le...

**Mme Bonneville (Marlène):** C'est bon?

**Mme Boulet:** Il n'y a pas de problème. Alors, l'autre question que j'aurais... Écoutez, les VBV, on a autorisé la circulation des VBV avec une limite de vitesse au

Québec justement parce qu'au niveau des normes de sécurité ça avait des normes de sécurité plus faibles qu'une voiture standard. Et, dans ce cas-là, on les a autorisés à circuler dans des zones où le trafic, là, ne roulait pas à 100 puis à 120, ou peu importe — c'est 100, la vitesse permise, là — mais où on circulait de façon plus rapide. Parce que, ce matin, ils nous l'ont dit, le médecin, plus on circule vite, plus on a des chances que les traumatismes ou les blessures soient graves et que les décès soient au rendez-vous, si on a un accident. Alors, les VBV, dans ce contexte-là, ont été encadrés justement pour la même raison qu'on nous suggère, la SAAQ, de mettre un encadrement sur les Kei, parce que justement il n'y a pas eu de test de collision pour les véhicules avant 1998, parce qu'il y a une absence de normes de sécurité. On parlait — c'est-à-dire les bons chiffres? — 43 pour un véhicule normal...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** ...un véhicule de promenade, quatre pour les VBV, puis on n'en a pas du tout pour les Kei, là. Alors, expliquez-moi, là, pourquoi on devrait être plus tolérants ou moins exigeants pour un Kei qu'on l'a été pour un VBV, alors que c'est à peu près le même profil en termes de sécurité sur le réseau routier.

**Mme Bonneville (Marlène):** Bien, en fait, premièrement, si vous me permettez, les VBV ont une vitesse maximale de 60 km/h, alors que...

**Mme Boulet:** Oui, mais...

**Mme Bonneville (Marlène):** Juste pour préciser...

**Mme Boulet:** Mais... mais ça n'a pas..

**Mme Bonneville (Marlène):** Non, non, je veux juste...

**Mme Boulet:** Ce n'est pas...

**Mme Bonneville (Marlène):** Juste pour préciser...

**Mme Boulet:** C'est vraiment par rapport...

**Mme Bonneville (Marlène):** Oui, oui. Mais juste pour préciser. Il y a une vitesse différente.

**Mme Boulet:** Non, non, mais... mais ça...

**Mme Bonneville (Marlène):** Deuxièmement...

**Mme Boulet:** Non, mais attends, Marlène. La limite de vitesse a été mise en place à partir des éléments de sécurité du véhicule. On comprend qu'un véhicule qui est moins sécuritaire, parce qu'au niveau de sa conception il est moins solide, je pense qu'il n'y a personne ici qui va mettre ça en doute, on ne le place pas sur une autoroute. Alors, je pense qu'il n'y a personne ici... Je pense que, vous autres aussi, vous comprenez ça.

**Mme Bonneville (Marlène):** Est-ce que je peux préciser pour répondre à votre question, Mme Boulet?

**Mme Boulet:** Oui.

**Mme Bonneville (Marlène):** Il y a des véhicules spécifiquement dans la catégorie Kei. Un Kei sont des véhicules, comme je l'ai mentionné en introduction, qui ont été autorisés par d'autres pays et qui ont passé des tests de collision.

**Mme Boulet:** Mais pas ceux-là.

**Mme Bonneville (Marlène):** Par exemple — et comme on en parlait avec M. Baril — le Suzuki Jimny, qui fait partie de la catégorie Kei, est l'équivalent, ici, au Québec, du Suzuki Samurai. Donc, probablement que la majorité des hommes, là, je devrais dire, connaissent le Suzuki Samurai. C'est le même véhicule, en tous points, qui était commercialisé sous le nom de Samurai ici, en Amérique du Nord, alors qu'il était commercialisé sous le nom de Jimny. Ce n'est qu'un exemple. Il y a d'autres véhicules comme celui-là qui étaient commercialisés dans d'autres pays.

Un autre point que j'aimerais juste apporter, si vous me le permettez, bon, on parle depuis tout à l'heure, là, qu'à partir de 1998, là, 2000, il y a des... des normes ont été changées au niveau des véhicules Kei. C'est à partir de ce moment-là où il y a eu des exigences spécifiques au niveau des tests de collision. Puis, si on regarde les véhicules en fait avant 1998 ou avant 2000, là, peu importe l'année qu'on choisit, parce qu'il y a eu une année où c'est rentré en vigueur puis une année d'application, si on regarde les véhicules avant l'entrée en application des normes au niveau de la collision versus après et qu'on les compare, les véhicules sont, pour la plupart, identiques en tous points, mis à part, bon, évidemment des petits changements esthétiques. Puis, à ce fait, j'ai même apporté des photos, si vous voulez que je vous montre la différence. Mais ce sont, à toutes fins pratiques, le même véhicule qui était disponible avant et après la mise en application des normes de collision.

**Le Président (M. Huot):** Mme la ministre, il vous reste 3 min 30 s.

● (16 heures) ●

**Mme Boulet:** Je vais passer juste un commentaire, puis je vais laisser la parole, si vous me permettez, M. le Président. Ils peuvent s'apparenter puis avoir l'air pareils, mais ils n'ont toujours pas passé les tests de collision et ils ne répondent pas aux normes de Transports Canada. Ce qui se fait dans d'autres pays... Puis qu'ils aient répondu, les Kei, à d'autres tests de collision dans d'autres pays, ce n'est pas nos règles chez nous. Alors, nous, on ne vit pas en Europe, on ne vit pas dans d'autres pays, on vit au Canada. Et ces véhicules-là, s'ils ne répondent pas... s'ils n'ont pas passé les tests de collision, ils ne répondent pas aux normes, là. Alors, même s'ils s'apparentent à d'autres puis même si dans d'autres pays... Alors, nous autres, il faut se fier aux règles qui existent dans notre pays. Alors, c'est dans... c'est avec cette réglementation-là que les décisions... la recommandation de la SAAQ allait. Mais...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** M. le Président, je vais laisser mon collègue poser des questions parce qu'il y avait certains éléments qu'il voulait...

**Le Président (M. Huot):** Oui. M. le député de Chomedey, 2 min 30 s.

**M. Ouellette:** 2 min 30 s. Donc, ça va être des questions en rafale. Si j'ai compris le... votre exposé... Bien, premièrement, bienvenue à vous quatre. Mais, si j'ai compris votre exposé, vous êtes le seul, présentement, distributeur parce que tous les autres n'existent plus ou ont dû fermer leurs portes à cause d'un arrêté ministériel...

**Mme Bonneville (Marlène):** Tout à fait.

**M. Ouellette:** ...qui a amené que vous êtes les seuls à desservir tout le Québec.

**Mme Bonneville (Marlène):** Ce qui reste, oui, qu'on peut desservir. Mais...

**M. Ouellette:** O.K. Présentement, c'est ça. L'autre chose, c'est que vous répondez quoi... Parce qu'on a... le Québec particulièrement est très avant-gardiste au niveau environnement. Et, puisqu'on parle de véhicules de 15 ans, quand il y aura des normes environnementales obligeant l'inspection de véhicules de 10 ans, vous répondez quoi à ça? Parce qu'il y a certains de ces véhicules-là qui arrivent ici passablement modifiés ou qui le sont dans les heures ou les minutes qu'ils vont tomber sur le chemin? Je veux vous entendre. Puis c'est des petites réponses parce que j'ai une ou deux autres questions à vous demander, si c'est possible.

**M. Mailloux (Nicolas):** Bon, pour répondre à votre question, nous attendons... nous avons hâte que ces normes-là entrent en action au Québec, parce que faire fonctionner un système antipollution sur une voiture est très, très simple, et puis ce n'est pas parce que la voiture a 15 ans ou plus que le système d'antipollution ne peut pas être mis à jour et répondre aux normes qui vont être actuelles au moment où la réglementation va venir en fonction.

**Mme Bonneville (Marlène):** Puis, si je peux juste me permettre, juste pour compléter, pour votre information, en Colombie-Britannique, il y a ces exigences-là au niveau des normes de pollution, et tous les véhicules qui sont importés, tels les Kei, doivent passer les tests en matière d'émissions, et ils les passent sans problème. Donc, on vous invite effectivement à mettre ces exigences-là en place puis on invite tous les autres véhicules du même âge qui sont actuellement sur les routes du Québec à passer les mêmes tests.

**Le Président (M. Huot):** Une dernière question, M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Vous avez mentionné tantôt que vous n'aviez pas d'information à l'effet qu'en Ontario il pouvait y avoir une quelconque interrogation relativement à la législation. Est-ce que vous avez les mêmes informations... Parce que j'ai des informations factuelles à l'effet que la Colombie-Britannique penche très sérieusement pour questionner la circulation sur les routes de la Colombie-Britannique de ce genre de véhicules là. Est-ce que vous avez cette information-là?

**Mme Bonneville (Marlène):** En fait, il y a deux choses. J'ai parlé de l'Ontario, puis, si vous avez lu le mémoire, vous avez vu l'extrait très spécifique d'une

personne, je pourrais fouiller le nom, là, mais d'une personne du registraire des véhicules en Ontario. Pour ce qui est de la Colombie-Britannique, effectivement la Colombie-Britannique a fait une étude portant un peu... du même titre que celle qui a été faite ici, au Québec, pour étudier justement ce qu'il en était des véhicules avec conduite à droite, et à l'heure actuelle la Colombie-Britannique n'a toujours rien fait pour empêcher les véhicules de circuler.

**Le Président (M. Huot):** Merci beaucoup. Ça complète l'échange avec la partie ministérielle. Je reconnais maintenant le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, M. le Président, je trouve le débat auquel on se livre présentement un peu surréaliste. Pour utiliser un titre de film bien connu, on a l'impression de vivre un peu *Back to the Future*, dans ce sens où c'est déjà la troisième fois qu'on aborde cette question en commission parlementaire. La toute première fois, c'était, si je ne m'abuse, lors du mandat de surveillance de la SAAQ, à l'automne 2008, mandat de surveillance au cours de laquelle... au cours duquel, dis-je, les gens de la SAAQ nous ont dit: Bien, il n'y en a pas, de problème avec la conduite à droite. Il n'y en a pas, de problème avec la conduite à droite. Ah oui! Je vais vous sortir la citation, Mme la ministre. Je vous l'ai même sortie à l'étude des crédits, l'année passée. La... Non, pas vous, les gens de la SAAQ. Alors, il n'y en avait pas, de problème, en... à l'automne 2008. Alors, on nous disait tout à l'heure: Il n'y en avait pas, de problème, au cours de 2005, mais, jusqu'à l'automne 2008, il n'y en avait pas. Selon les dires de la SAAQ, il n'y avait pas de problème à l'automne 2008.

Or, quelques semaines plus tard, tout à coup on nous arrive avec un moratoire, moratoire que nous avons chaudement et sérieusement discuté lors de l'étude des crédits, on s'en souviendra. Même le collègue de Chomedey a prêté sa voix à ce questionnement de la pertinence du moratoire. Et, loin d'apporter des assouplissements et sans vraiment donner l'occasion aux groupes concernés de se faire valoir — et, Dieu merci, nous avons cette occasion aujourd'hui de leur permettre de se faire valoir — on a resserré le moratoire, on l'a prolongé, pour des raisons qui nous apparaissent toujours aussi discutables aujourd'hui. Mme la ministre disait il y a quelques instants: Bien, on ne vit pas dans un autre pays, il faut mettre en place les normes dans notre pays, hein? Bien, ça s'adonne que le Québec est la seule province actuellement à interdire la circulation de ces véhicules sur les routes... sur ses routes. Alors, c'est pour le moins préoccupant. C'est pour le moins préoccupant.

Et ce que je trouve également préoccupant, c'est de voir qu'on ne tient pas compte des études de collision qui ont... des enquêtes... des études au niveau de la... des... de sécurité, des enquêtes de collision qui ont été faites dans d'autres pays. Bien là, on me dira: Oui, mais c'est parce que ce n'est pas le même pays. Mais je reviens sur ce que j'ai dit il y a quelques instants à cet égard: mais comment peut-on justifier, pour des raisons de sécurité, qu'on n'accepte pas qu'un véhicule qui comporte un... une carrosserie, donc une certaine protection, ne puisse circuler sur des routes de plus de 70 km/h, alors qu'on permet à des cyclomoteurs qui ne dépassent pas 70 km/h de pouvoir circuler sur des routes de plus de 70 km/h? Moi, j'aimerais ça

qu'on m'explique la logique, un peu tordue à première vue, qui permet ce genre de chose, qui fait en sorte qu'on interdit, d'une part, des véhicules comportant une carrosserie, qui ont fait leurs preuves à l'étranger quant à la sécurité, de circuler sur des routes de plus de 70 km/h, puis que, sur le même... sur le... sur la base du même argument de sécurité, on permette à des cyclomoteurs qui ne peuvent pas dépasser 70 km/h d'aller sur des routes de plus de 70 km/h. Je veux dire, là, là, il va falloir qu'on m'explique, là. Il y a peut-être un élément qui m'échappe, manifestement, ou il y a une logique que la logique ne saurait comprendre, dans l'esprit du ministère puis la Société de l'assurance automobile du Québec, mais manifestement il y a comme un malaise dans le problème, je dirais.

Alors, moi, j'aurais le goût simplement de demander à nos témoins en quoi les études de collision qui ont été réalisées à l'étranger peuvent-elles s'avérer pertinentes dans l'analyse qui doit être faite par la Société de l'assurance automobile pour éventuellement permettre la circulation de ces véhicules sur les routes du Québec?

**Le Président (M. Huot):** Ça sera monsieur...

**Une voix:** Bourbeau.

**Le Président (M. Huot):** Allez-y.

**M. Bourbeau (Ronny):** Pour... On donnait l'exemple tantôt du Suzuki Jimny, qui est aussi le Suzuki Samurai, qui est le même camion qui était vendu ici, en Amérique du Nord, qui est vendu sous le nom de Jimny au Japon puis en Asie. Ce véhicule, le Suzuki Samurai, a subi des tests de collision aux États-Unis. Normalement, ces tests de collision là devraient être bons ici, au Canada, là. C'est le même véhicule, à une couple de détails minimes... À 99 %, c'est le même véhicule, là. Ça en est la meilleure preuve, qu'il y a des véhicules japonais qui ont été apportés ici, au Canada, qui étaient légaux au Canada.

**M. Bergeron (Verchères):** Avez-vous connaissance d'autres types de véhicules qui circulent librement sur les routes du Québec qui n'ont pas été soumis à des tests de collision ici, au Canada?

**M. Mailloux (Nicolas):** Tous les...

**Une voix:** Oups! Excuse. Vas-y. Vas-y.

**Le Président (M. Huot):** M. Mailloux.

**M. Mailloux (Nicolas):** Oui. Excusez-moi. Tous les véhicules d'avant 1971 n'ont pas eu à passer des normes de sécurité, parce qu'il n'y avait pas de normes de sécurité dans ces années-là. Et il y a beaucoup plus de véhicules qui sont plus vieux que 1971 qui circulent sur les routes du Québec en ce moment.

Et, si je pouvais rajouter aussi, lorsqu'on parle des normes de sécurité de d'autres pays, je ne connais pas vraiment de pays industrialisé qui ne prend pas à coeur la sécurité de ses citoyens. Et, pour en donner un exemple, au Japon, les motos sport sont interdites parce qu'elles sont trop dangereuses, tandis qu'au... que, partout dans le monde, on peut utiliser ces motos sport là et rouler à 320 km/h si on le désire. Et qu'on vienne me dire que le

Japon, qui construit des voitures comme Toyota, Honda, que leurs voitures qui n'ont pas eu à subir certains types de «crash tests» dans leur pays seraient, rendues au Canada, des bombes sur roues, je ne suis vraiment pas d'accord avec ça. Parce que je ne crois pas qu'un manufacturier comme Toyota s'amuserait à fabriquer des voitures qui sont... peuvent rouler et atteindre des vitesses de 120, 130, 140 km/h, dans certains cas, sans se soucier de ce qui pourrait arriver si jamais il y avait un accident avec cette voiture-là. C'est tout.

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

**M. Bergeron (Verchères):** La ministre dit que c'est deux choses. Je ne sais pas, là.

**Le Président (M. Huot):** La parole est à vous, M. le député de Verchères.

**Une voix:** ...elle peut vous répondre, là. Il ne faut pas...

● (16 h 10) ●

**M. Bergeron (Verchères):** Bien oui, je sais qu'elle peut me répondre. On a eu plusieurs réponses de madame jusqu'à présent sur ce dossier-là, et des réponses toutes aussi divergentes les unes que les autres. Alors, je vais me permettre de vous poser la question. Sur la... sur les... Parce qu'il y a deux catégories, hein? Il y a les véhicules de plus de 15 ans et il y a les véhicules plus récents. Est-ce que je me trompe, si les véhicules Kei sont peut-être dans la catégorie des véhicules plus récents?

**Mme Bonneville (Marlène):** Bien, en fait, il y en a depuis les années fin quatre-vingt, des véhicules Kei, et ce, jusqu'à aujourd'hui, il y en a encore qui sont fabriqués...

**M. Bergeron (Verchères):** Mais ceux que vous importez, évidemment, sont des véhicules...

**Mme Bonneville (Marlène):** Évidemment, oui. Ils ont 15 ans et plus.

**M. Bergeron (Verchères):** ...neufs.

**Mme Bonneville (Marlène):** Non, ont 15 ans et plus.

**M. Bergeron (Verchères):** 15 ans et plus.

**Mme Bonneville (Marlène):** 15 ans et plus, parce qu'il n'y a aucun moyen de les rentrer s'ils ont moins de 15 ans parce qu'il y a une protection du marché ici, au Canada, qui fait que seulement les véhicules qui sont commercialisés par le fabricant directement au Canada peut rentrer au pays.

**M. Mailloux (Nicolas):** J'aurais un point à apporter là-dessus. En ce moment, Chrysler fabrique le Jeep Wrangler 2010, aux États-Unis, avec le volant à droite. On peut aller chez un concessionnaire Chrysler, aux États-Unis, acheter ce Jeep-là qui a le volant à droite et on peut le faire importer au Canada, parce qu'il est éligible à l'importation vu que... qu'il répond aux mêmes normes de sécurité canadiennes et américaines. Donc, comme il

n'y a aucun règlement en ce moment dans la loi fédérale qui oblige d'avoir le volant à gauche, on peut tout à fait se procurer un véhicule neuf et le conduire avec le volant à droite, en ce moment, au Canada.

**M. Bergeron (Verchères):** Et au Québec?

**M. Mailloux (Nicolas):** Et au Québec aussi.

**M. Bergeron (Verchères):** Et au Québec aussi?

**M. Mailloux (Nicolas):** C'est un véhicule neuf qui n'est pas visé par les présents arrêtés ministériels. Donc, moi, je peux aller me chercher un Jeep Wrangler 2010...

**Une voix:** Pas au Québec. Pas au Québec.

**M. Mailloux (Nicolas):** Pas au Québec?

**Une voix:** Non. Bien, plus maintenant.

**M. Mailloux (Nicolas):** Bien, depuis les arrêtés ministériels, en fait, on ne peut plus, parce qu'il a le volant à droite. Mais, s'il n'y avait pas eu les arrêtés ministériels, on aurait pu...

**M. Bergeron (Verchères):** Ils peuvent circuler partout ailleurs au Canada?

**M. Mailloux (Nicolas):** Partout ailleurs au Canada, oui, et répond aux normes de Transports Canada. C'est le même véhicule. Et, comme il n'y a aucun règlement, et loi, au niveau des normes de Transports Canada, qui oblige le volant à être du côté gauche, Honda pourrait, demain matin, dans ses usines d'Ontario, sortir des Honda Civic avec un volant à droite et les offrir dans les concessionnaires du Canada, et il n'y aurait aucun problème au niveau de la réglementation en ce moment.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Comment vous expliquez, dans ce cas-là, cet acharnement de la part de la SAAQ à vouloir interdire la circulation, sur les routes de plus de 70 km/h, de vos véhicules?

**M. Mailloux (Nicolas):** Le manque d'information, pour commencer. Par rapport au 70 km/h, vous m'avez posé la question ou... O.K. On ne le sait pas. On ne le sait pas. Il y a 205 «Kei cars» en ce moment. Pourquoi interdire 205 personnes... Déjà qu'il y avait un moratoire d'interdire de nouveaux véhicules de rentrer sur le réseau routier, là on vient rétroactivement — je crois que c'est du jamais-vu, d'ailleurs, au Québec — rétroactivement enlever le droit de circulation... restreindre le droit de circulation de ces véhicules-là. On est 205. On représente je ne sais pas combien de millièmes de 1 % par rapport au parc automobile du Québec, d'à peu près 5 millions de véhicules. On n'a vraiment aucune idée d'où est-ce que c'est passé. Puis, en plus, ces Kei-là n'ont même pas fait partie de l'étude que la SAAQ a faite. Donc, on a vraiment... C'est... Je crois que cet acharnement-là est simplement basé sur des présomptions, et sur des idées mal conçues, et un manque d'information par rapport à ces véhicules-là.

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

**M. Bergeron (Verchères):** D'ailleurs, si j'ai bien lu votre mémoire, vous recommandez de reprendre — j'essaie de retrouver le... la recommandation — de reprendre...

**Une voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** Prochaine page? «Une étude complémentaire pour éclaircir et approfondir certains points.»

**M. Mailloux (Nicolas):** Oui.

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. Alors, je ne sais pas si les gens de la SAAQ seront ouverts à cela.

Vous parlez d'une évaluation par la SAAQ d'un miroir spécialement fait pour la conduite à droite.

**M. Mailloux (Nicolas):** Oui. En fait, ce qui est arrivé, c'est que, comme nous croyons que le facteur de l'accoutumance aurait un effet sur le surrisque, pour minimiser le surrisque lié à l'accoutumance, il existe un miroir que l'on peut placer dans le coin avant gauche du pare-brise, qui permettrait au conducteur qui est assis à droite d'avoir la même vue, même une meilleure vue, pour en avoir fait l'essai, de la circulation en sens contraire, advenant le cas où il devrait faire un dépassement. Mais ce miroir-là serait plus bénéfique à des nouveaux conducteurs pendant la période d'accoutumance, parce que, lorsqu'un conducteur est habitué... est accoutumé à son véhicule avec la conduite à droite, il n'a plus besoin de ces rétroviseurs-là, parce que son expérience et son jugement s'en trouvent à être modifiés et les manoeuvres se retrouvent à être modifiées en cette fonction-ci que la visibilité n'est pas nécessairement la même.

Comme, par exemple, si on veut prêter notre véhicule avec le volant à droite à quelqu'un qui n'a pas l'habitude, il n'aurait d'ailleurs aucune gêne et aucune restriction de devoir effectuer une manoeuvre de dépassement, puisqu'il pourrait voir ce qui se passe dans l'autre direction.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, M. le Président. Je constate qu'au niveau d'un des deux mémoires on recommande la... de mettre un terme à ce moratoire ou à tout le moins d'éliminer la partie rétroactive ou l'application rétroactive de ce moratoire. Selon vous, y a-t-il... Vous avez dit, à votre connaissance, que c'était sans précédent. Y a-t-il d'autres cas d'application de moratoires comme celui-là, d'application rétroactive?

**Mme Bonneville (Marlène):** À notre connaissance, on n'en a pas vu d'autre. Puis, si je peux revenir là-dessus, justement, nous, ce qu'on demande, c'est effectivement que ce soit levé puis que ces quelque 200 propriétaires là, entre autres, retrouvent leurs droits. On a parlé en introduction, bon, des pertes qui s'échelonnent en centaines de milliers de dollars pour nous en tant qu'entreprise, mais on peut aussi parler des pertes pour ces gens-là,

ces gens-là, comme je vous ai dit, qui ne peuvent même plus sortir de chez eux parce que le rang en avant de chez eux est de 80 km/h. Donc, ils sont carrément prisonniers chez eux. Et puis, la réponse qu'on leur donne présentement, de la part du ministère ou de la SAAQ, c'est: Bien, vendez votre véhicule, si ça ne vous convient plus comme application. Mais aujourd'hui, s'ils veulent vendre leurs véhicules, ces gens-là, ils se tournent vers qui? Puis, quel genre de montant d'argent ils vont avoir? Eux aussi, ils ont eu des pertes, puis je ne crois pas que ce soit acceptable qu'on afflige ça à des propriétaires.

**Le Président (M. Huot):** M. Mailloux, vous voulez compléter?

**M. Mailloux (Nicolas):** Oui, compléter. Comme, moi, par exemple, qui ai acheté mon véhicule en 2008, une Suzuki Cappuccino que pendant un an je pouvais la conduire sans aucun problème, et, du jour au lendemain, je suis restreint à... aux chemins de 70 km/h... mettez-vous à ma place, là. Pourquoi est-ce qu'on m'a permis d'acheter ce véhicule-là et de l'immatriculer en toute légalité et en toute conformité, puis, du jour au lendemain, on me l'enlève pour des raisons et des motifs douteux. Je ne comprends pas, là. Je ne peux même plus me rendre sur l'île des Soeurs. J'habite sur la Rive-Sud de Montréal. Je ne peux même pas me rendre à Verdun, parce que la ville est entourée de l'autoroute Bonaventure ou du pont Champlain, que je ne peux même plus emprunter. Ça s'en vient ridicule. Même en milieu urbain, ces voitures-là, au Québec, ne... avec cette restriction-là, sont très difficiles à conduire. On ne peut plus rien faire avec. Donc, effectivement, j'ai un véhicule que j'ai payé 8 000 \$ il y a un an, que maintenant, bien, je regarde puis je ne peux même plus rouler avec. Je ne peux même plus vraiment le revendre parce qu'il n'y a personne qui est intéressé à l'acheter. Donc, c'est ça, j'ai un 8 000 \$ qui est pris dans une boîte en métal, que je regarde aller, puis que je ne peux rien faire avec ça.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Verchères, en un peu plus d'une minute.

**M. Bergeron (Verchères):** Je comprends également que ce à quoi vous vous seriez attendus à tout le moins, c'est à un préavis suffisant pour vous permettre de, comme dirait l'autre, de vous retourner sur un dix cennes, là?

**M. Mailloux (Nicolas):** Un préavis suffisant, mais surtout pas une action rétroactive. On peut comprendre les craintes dues au manque d'information, mais qu'on n'y aille pas rétroactivement. Là, c'est enlever une permission qui existait déjà. Je crois... Les clauses grand-père ont toujours existé au Québec. Elles font partie de notre culture, je crois. Et, du jour au lendemain, cette méthode de procéder a été bafouée, là. Ça n'a juste aucun sens, là. C'est comme si on obligeait les voitures antiques de plus... de 1971 et plus vieilles à obligatoirement porter une plaque C. Je crois qu'il y a beaucoup de personnes au Québec qui seraient mécontentes de ne pas pouvoir prendre leur voiture pour aller visiter leur famille ou se promener, notamment les employés, comme, exemple, Mark Baril, de la SAAQ, qui possède une de ces voitures-là.

**M. Bergeron (Verchères):** ...eux autres ne sont pas limités au...

**M. Mailloux (Nicolas):** Eux autres ne sont pas limités. Ils ont le choix. En fait, la loi n'est pas claire là-dessus, mais pour l'instant ce qui semble être utilisé comme méthode, c'est qu'on donne le choix à ces véhicules-là d'être plaqués promenade ou d'être plaqués avec une plaque C, avec des restrictions.

**Le Président (M. Huot):** Merci beaucoup. Ça complète les échanges. Avant de reconnaître le député de Shefford, j'aurais besoin du consentement des membres de l'Assemblée, puisque le député de Shefford n'est pas membre de la commission. Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission?

**Des voix: ...**

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Shefford, vous avez...

**M. Bonnardel:** M. le Président...

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Shefford, vous avez quatre minutes.

**M. Bonnardel:** Oui. Merci, M. le Président. Rapidement, c'est un débat qui est très intéressant. Premièrement, merci d'être là. Puis je renchéris sur ce que mon collègue de Verchères a dit, sur ce qui a pu se passer depuis un an pour que soudainement on vous impose un moratoire. Mais, pour le bénéfice des parlementaires et pour ceux qui nous écoutent ici, là, donnez-nous l'exemple de quelqu'un qui fait venir, un gars ou une fille, un Mitsubishi Lancer Evolution, ou une Impreza qui a 15 ans d'âge, qui arrive au Québec. Qu'est-ce que vous devez faire pour obtenir une plaque d'immatriculation, rapidement? Expliquez-nous ce qu'il y a...

**M. Bourbeau (Ronny):** Oui. C'est une inspection mécanique. On doit faire des modifications, phares de jour... être... les pneus doivent être conformes DOT. Il y a bien des petites modifications qu'il faut faire pour rendre le véhicule conforme à la SAAQ, pour aller le passer à l'inspection. Un coup l'inspection passée, bien...

**M. Bonnardel:** Vous faites faire l'inspection où?

**M. Bourbeau (Ronny):** Sur un mandataire de la SAAQ.

**M. Bonnardel:** Parfait.

**M. Bourbeau (Ronny):** Les véhicules... Tous les véhicules qu'on a vendus ont passé par un mandataire de la SAAQ, ont été approuvés comme quoi qu'ils étaient légaux pour la route. Puis c'est à partir de là qu'ils nous ont mis des restrictions.

**M. Bonnardel:** Considérez-vous que c'est assez, que vous pourriez... qu'ils pourraient vous en demander plus, ou vous seriez prêts si vraiment les règlements étaient plus sévères encore?

**M. Bourbeau (Ronny):** Aucun problème. Les véhicules qui arrivent du Japon, de 15 ans, sont dans un

meilleur état que les véhicules qu'on a ici, sur la route, qui ont cinq ans. Aucun problème. Qu'est-ce qui est de pollution, on a juste... Sur à peu près 250 véhicules, on n'a jamais eu un véhicule qu'il manquait un antipollution dessus, que j'ai reçu du Japon. Regarde, aucun problème. On pourrait avoir des restrictions de pollution, des... rajouter des miroirs ou... Les véhicules n'ont pas de rouille, n'ont... Ils sont en très bon état. Puis ils sont de loin supérieurs aux véhicules qui ont cinq, six ans, ici, au Québec.

● (16 h 20) ●

**M. Bonnardel:** La plupart des consommateurs, de ceux qui font venir... — et puis ma question va être adressée après ça à la personne qui représente la Société de l'assurance automobile — ce sont des fanatiques, si on peut appeler ça comme ça?

**M. Bourbeau (Ronny):** Bien, dans notre cas...

**M. Bonnardel:** Ce sont des gens qui veulent un véhicule qui, plus souvent qu'autrement... Si on prend un Civic avec un moteur... un B9, qui n'est pas disponible au Québec, ou un Lancer, ou un Skyline — Skyline, ça, je comprends qu'il n'y en a pas encore — ce sont des gens qui veulent nécessairement un véhicule qui est meilleur que ce qu'on peut offrir au Canada ou en Amérique du Nord. Est-ce que je me trompe?

**M. Mailloux (Nicolas):** O.K. Non, vous ne vous trompez pas. Et d'ailleurs une étude de Statistique Canada démontre que les goûts des Québécois diffèrent grandement du reste du Canada et des Américains, et que c'est au Québec qu'on achète le plus de véhicules importés de d'autres pays. Donc, la seule porte de sortie que les Québécois ont pour pouvoir se procurer les véhicules qui satisfont leurs besoins, ce sont les véhicules que l'on peut faire importer, qui ont 15 ans d'âge ou plus, qui étaient disponibles dans d'autres pays, à ce moment-là.

Et Mme la ministre parlait tout à l'heure des systèmes d'antipollution qui des fois étaient modifiés et enlevés, même lors de l'importation et avant. Bien, encore une fois, si la réglementation était en place, remettre son système d'antipollution actif, ce n'est pas du tout un problème.

**M. Bonnardel:** Est-ce que soudainement... Est-ce que vous avez eu accès, dans la dernière année... Soudainement, la SAAQ nous dit qu'il y aurait peut-être un surrisque de 30 % pour un Subaru WRX 2002... pas 2002, mais 1994, japonais, ou Impreza, ou vis-à-vis un WRX 2002. Est-ce que vous avez eu accès à cette étude qui démontre que certains des véhicules, propriétaires, donc, d'importation seraient plus dangereux que d'autres?

**M. Mailloux (Nicolas):** Bien, ce qui...

**M. Bonnardel:** Est-ce que vous avez eu accès à l'étude de madame...

**M. Mailloux (Nicolas):** On a demandé les chiffres sur lesquels ils ont basé leur étude et tiré leurs conclusions, qu'on n'a pas encore reçus ou en partie. Cependant, qu'est-ce qui est... qu'est-ce qu'il faut préciser dans l'étude, c'est qu'ils ont... qu'est-ce qui a été pris en considération dans l'étude, ce sont les accidents et que ça comptait aussi les

accidents de véhicules qui étaient stationnés, exemple, à une lumière rouge et qui se sont fait rentrer dedans. Il n'y avait aucune notion de responsabilité, dans l'étude, au niveau des accidents... et n'impliquait que des dommages matériels, donc des dommages que la SAAQ n'avait pas à indemniser.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Shefford.

**M. Bonnardel:** Oui. Merci, M. le Président. Oui, bien, c'est ça, là, on va aller... on va aller questionner... on va aller questionner madame, parce qu'elle doit vibrer, parce que c'est certain qu'elle voit que je m'en vais... je m'en vais là. Est-ce que...

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Huot):** Je vous informe qu'il reste 20 secondes.

**M. Bonnardel:** Bon, alors, voilà.

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Huot):** Techniquement, on... on questionne...

**M. Bonnardel:** Est-ce qu'on... Donc... Bien, est-ce que... Premièrement, M. le Président, est-ce qu'on pourrait... est-ce qu'on pourrait avoir, comme parlementaires, accès à cette étude? Moi, j'aimerais ça, comme parlementaire, de voir...

**Le Président (M. Huot):** Si vous voulez questionner... évidemment, ça prend le consentement de l'ensemble des membres de la commission.

**M. Bonnardel:** Je pense que tous les parlementaires de la commission seraient intéressés peut-être à avoir...

**Le Président (M. Huot):** Je vous laisse... je vous laisse 20 secondes pour répondre à la question.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Oui, Johanne St-Cyr. Vous aurez accès. Avec plaisir. Elle est déjà sur le site Internet.

Mark Baril, son volant est à droite. Il n'a pas conduit l'an passé.

**Une voix:** Il est à gauche.

**Des voix:** À gauche. À gauche.

**Mme St-Cyr (Johanne):** À gauche. À gauche, excusez. À gauche. Et, quand vous réferez aux véhicules... la préférence des Québécois pour les véhicules de type sport japonais, je redis que justement notre préoccupation était celle-là. Compte tenu de l'engouement, compte tenu du fait qu'on peut se les procurer à moins cher, le fait qu'ils aient un volant à droite présentait-il un surrisque?

**Le Président (M. Huot):** Merci. Ça complète. On a largement dépassé le temps. Donc, M. Bourbeau, Mme Bonneville, M. Mailloux, M. Laframboise,

d'Importation Ecoboat, merci de votre collaboration. Merci de votre contribution aux travaux de cette commission.

Je suspends les travaux quelques instants. Et j'invite les gens de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante à prendre place, s'il vous plaît.

*(Suspension de la séance à 16 h 23)*

*(Reprise à 16 h 25)*

**Le Président (M. Huot):** Donc, nous reprenons les travaux. Nous recevons les représentants de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Je demanderai donc aux gens de bien vouloir s'identifier. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour faire la présentation de votre mémoire.

### Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)

**M. Fahey (Richard):** Bonjour, M. le Président. Richard Fahey, vice-président, Développement stratégique, de la FCEI. Et je suis accompagné d'Audrey Azoulay, qui est notre économiste principale.

M. le Président, nous traiterons strictement de l'article 5 du projet de loi n° 71, sur le taux d'alcoolémie qu'on veut réduire à 0,05. Dans toute intervention de l'État, l'État prend des mesures, comme des règlements, des lois, et le projet de loi n° 71 en l'occurrence, qui en quelque sorte donnent une... représentent des interventions de l'État pour régir un certain domaine, ici la conduite avec un taux d'alcoolémie à 0,05. Cette disposition-là... Ce projet de loi là doit s'inscrire dans le cadre de la politique d'allègement réglementaire du gouvernement, politique qui a été adoptée en 1996, qui fait l'objet d'un décret du Conseil des ministres, et politique que la FCEI avait endossée parce que la politique d'allègement réglementaire du gouvernement disait: Pour toute mesure adoptée, que ce soit un projet de loi, une politique, un règlement, ou ainsi de suite, le gouvernement doit faire une analyse d'impact économique pour analyser les avantages mais aussi les inconvénients que ça procure, notamment au niveau des PME.

Or, le gouvernement a choisi d'adopter en l'occurrence une mesure punitive où on réduit le taux d'alcoolémie à 0,05, où on suspend le projet de... le permis de conduire pendant 24 heures. Et donc on adopte une mesure punitive, une mesure réglementaire, un bâton plutôt que la carotte.

M. le Président, la raison pour laquelle la FCEI se préoccupe de l'allègement réglementaire, c'est parce qu'on sait que les PME sont affectées de façon proportionnellement plus importante par toute l'intervention réglementaire du gouvernement. Le 4 février, la FCEI demandait au ministère des Transports l'étude d'impact économique qui a été réalisée pour justifier l'article 5 du projet de loi. On nous répondait quelques jours ensuite que notre demande était transférée à la SAAQ. M. le Président, nous avons reçu hier soir, à 15 h 50, la réponse de la SAAQ, qui nous dit que la Société de l'assurance automobile n'a pas réalisé d'étude d'impact sur des mesures, donc le taux d'alcoolémie à 5 %, n'a pas réalisé d'étude d'impact sur l'économie québécoise.

M. le Président, on ne peut que constater aujourd'hui le non-respect des politiques du gouvernement lui-même

en matière d'allègement réglementaire, et surtout, et c'est ce qui nous déçoit, en tant que représentants des PME du Québec, un manque de respect devant l'impact qu'une telle mesure peut avoir sur l'économie québécoise. Et Audrey Azoulay en parlera dans les prochaines minutes.

Ce qu'on veut soulever aussi, M. le Président, c'est que l'approche adoptée, du gouvernement, à savoir le bâton plutôt que la carotte, donc la suspension du permis de conduire, n'est pas simplement une mesure administrative. C'est aussi un contenu punitif, à savoir: l'État intervient au-delà de la volonté de ses citoyens et prend le contrôle, en quelque sorte, de ce qu'on peut boire au restaurant ou pas.

Cette mesure s'inscrit, selon nous, dans un cercle vicieux qui éventuellement va amener une gradation encore plus grande de nouvelles mesures punitives. Nous nous interrogeons sur l'efficacité de ces mesures pour améliorer la sécurité routière.

La FCEI ne... soutient les efforts gouvernementaux de protection de la sécurité routière, mais nous croyons que le gouvernement s'attaque à une mauvaise cible. On devrait plutôt pénaliser les consommateurs abusifs, récidivistes, plutôt que pénaliser les consommateurs qui sont responsables dans leur consommation d'alcool. Là-dessus, la FCEI reconnaît les démarches qui ont été prises le 2 décembre dernier pour encore renforcer les sanctions pour les consommateurs abusifs et récidivistes. On questionne de façon importante la décision d'adopter une mesure encore plus punitive pour les consommateurs qui ont adopté une consommation d'alcool responsable.

Je passerais la parole à Audrey Azoulay au niveau du bilan routier et des habitudes de consommation, de même que l'impact économique sur... et je reviendrai, en conclusion, sur nos recommandations.

● *(16 h 30)* ●

**Mme Azoulay (Audrey):** Merci, Richard. Alors, pour la transition, évidemment, la FCEI ne s'oppose pas à la sécurité... à l'augmentation de la sécurité routière au Québec, mais elle a du mal à soutenir des mesures qui s'accrochent aux mauvaises cibles.

Quelques chiffres, que vous connaissez d'ailleurs probablement, et qui mettent... et qui émettent certains doutes sur l'efficacité de la mesure qui est proposée à l'article 5 du projet de loi n° 71. Le bilan routier du Québec, M. le Président, s'améliore. En 2008, le Québec affichait le plus petit nombre de conducteurs impliqués dans des accidents mortels de son histoire. Certes, il s'agit toujours de 772 accidents de trop. Et les moyens pour continuer cette amélioration doivent nécessairement, étant donné, aujourd'hui, l'état du bilan routier, être des mesures qui doivent être précises, et qui doivent être aussi précises que les causes de ces accidents. Et nous pensons que l'article 5 met... est une mesure très générale, qui concerne les consommateurs de manière générale, et donc nous doutons fortement de son efficacité.

Selon la Traffic Injury Research Foundation, le nombre de morts avec ivresse est passé, au Québec, de 255 en 1995 à 111 en 2007. C'est une diminution de 56 %. À ce chapitre, le Québec affiche des résultats globalement similaires à ce qu'on constate en Ontario, mais ils sont nettement plus supérieurs à d'autres provinces, comme dans les Provinces atlantiques ou dans les Prairies, où la mesure administrative, là, appliquée aux gens qui se situent entre 0,05 et 0,08 est en... est là. Donc, c'est des provinces

où le bilan routier n'est pas spécialement meilleur malgré cette mesure administrative.

Autre chose également, et je n'irai pas long... Je ne serai pas longue sur les données propres à la sécurité routière, parce que vous les connaissez aussi, mais je trouve intéressant de mentionner que la consommation d'alcool est, au Québec, beaucoup moins portée sur les alcools forts que sont les spiritueux et beaucoup plus portée sur celle des vins, consommation de vin qui s'accompagne d'ailleurs très souvent de repas. En dollars, les Québécois consomment 50 % de moins de spiritueux et 43 % de plus de vin, comparativement à la moyenne canadienne. Cette comparaison en dollars comporte des limites, mais l'écart est suffisant pour pondérer la consommation d'alcool des Québécois d'un caractère plus modéré. Il y a une notion d'état d'esprit ici, dans la consommation d'alcool, qu'il faut probablement prendre en compte.

Une autre donnée que vous connaissez également puis qui nous semblerait même suffisante pour parler de l'inefficacité de cette mesure, c'est la suivante: la SAAQ nous dit que 6 % des accidents de la route concernent des individus avec un niveau inférieur à 80 mg par 100 ml de sang, contre 82 % avec des taux d'alcool supérieurs à 80 ml par 100 ml de sang. Alors, nous doutons de l'efficacité.

Par contre, nous sommes assez certains de l'impact économique de cette mesure. Le secteur de la restauration a un impact direct sur l'économie locale... les économies locales. En 2008, ce secteur a contribué au PIB du Québec à hauteur de 4 milliards de dollars et permet l'emploi de 192 000 travailleurs. 55 % de ces travailleurs se trouvent dans le secteur de la restauration à service complet. Le secteur de la restauration, c'est aussi 25 % du PIB de l'ensemble de l'industrie bioalimentaire du Québec.

Les bonnes petites tables, M. le Président, ne se comptent pas et ne s'évaluent pas juste en termes de PIB. Ce sont aussi ces bonnes petites tables qui font la réputation de la province. Encourager la progression de cette industrie, c'est aussi multiplier les chances de faire du Québec un repère gastronomique. Et, à cet égard, je pense qu'on est bien partis, et c'est donc encourager le rayonnement culturel du Québec. La FCEI croit au rôle des restaurateurs dans les ambitions culturelles et touristiques de la province.

L'impact sera évidemment beaucoup plus significatif dans les restaurants à service complet que dans les bars. Et, dans ces restaurants, d'ailleurs, il est important de mentionner que les marges de vente d'alcool sont souvent importantes pour compenser la faiblesse des marges associées à la vente de nourriture. Par ailleurs, la consommation d'alcool est très... est souvent complémentaire à l'achat d'un menu, et c'est ce qui nous fait penser que l'attrait de nombreux restaurants diminuera considérablement dans le cas où la consommation de vin est trop restreinte et impliquerait un risque jugé trop sévère, du point de vue des consommateurs, pour un simple repas. Les Québécois vont davantage rester à la maison pour ce type d'activité.

Une autre donnée...

**Le Président (M. Huot):** Il reste 45 secondes à la présentation.

**Mme Azoulay (Audrey):** O.K. Alors, je vais laisser Richard conclure.

**M. Fahey (Richard):** Et on pourra revenir sur les données. Ce qui est clair, c'est que, depuis l'annonce de

ce projet de loi, nous avons des membres qui ont décidé de fermer boutique. On a deux cas de figure, un à Papineauville, un à Thurso, qui disent: Aujourd'hui, il n'y a plus moyen de faire des affaires au Québec, si la norme descend à 0,05.

M. le Président, trois recommandations. Il faut augmenter les pénalités pour les conducteurs les plus dangereux. C'est eux qui sont les causes des accidents et des morts au Québec. Il faut faire de la campagne de promotion pour ces gens-là. Il faut augmenter la présence policière et augmenter les pénalités au niveau des récidivistes. Au niveau des autres consommateurs, notre recommandation est de privilégier, par la sensibilisation, la responsabilisation des automobilistes. Et finalement, M. le Président, il faut que le gouvernement respecte sa propre politique d'allègement réglementaire et que... Tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas d'étude d'impact économique, tel qu'édicte dans le décret, l'article 5 ne devrait pas être adopté et devrait... On devrait diffuser une étude d'impact économique avant...

**Le Président (M. Huot):** Merci...

**M. Fahey (Richard):** Merci, M. le Président.

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

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, MM. Fahey et monsieur...

**Une voix:** Madame.

**Mme Boulet:** C'est madame. Excusez-moi, Mme Azoulay. Merci beaucoup de votre présentation. J'essaie juste de me situer, parce que vous parlez, M. Fahey, de règlement ou d'allègement réglementaire, je ne vois pas en quoi le 0,05... J'essaie juste de comprendre, là. Parce que je comprends que vous avez demandé au règlement... au gouvernement de régler... de faire de l'allègement réglementaire parce que, dans les entreprises, il y en a beaucoup... il y a beaucoup de paperasse, il y a beaucoup de choses, puis on dépense un temps fou à essayer de remplir toutes les exigences du gouvernement. Mais je ne comprends pas en quoi le 0,05 vient compliquer davantage, là. Si... Êtes-vous capable de me préciser en quoi j'en impose davantage aux entreprises avec le 0,05? Il y a juste... Je ne comprends pas pourquoi, là, vous...

**M. Fahey (Richard):** Tout à fait, Mme la ministre. Je vais citer la politique gouvernementale, et on l'a extraite du site Web, là, hier soir, quand on a reçu la lettre de la SAAQ. La politique, qui est un décret gouvernemental, dit, et je cite son article 1, Objet et champ d'application: «Les présentes règles visent à s'assurer que les avantages liés à l'adoption de normes de nature législative ou réglementaire en compensent les inconvénients ou les coûts[...], que l'adoption de ces normes procure un avantage net.» Elles s'appliquent, dans la mesure qui est prévue, aux projets, avant-projets de loi, aux projets de règlement, aux projets d'orientation, au plan d'action, aux projets visant à assujettir une entreprise à une norme législative, aux lois et règlements déjà en vigueur, et ainsi de suite. Donc,

ce n'est pas parce que c'est une mesure administrative, c'est simplement du fait que vous déposez un projet de loi.

Les règles du Conseil exécutif disent: On doit faire une analyse d'impact économique. En l'occurrence, nous anticipons... Puis on a la preuve patente de ces deux entreprises de l'Outaouais qui nous ont dit, et qui nous ont envoyé, là, noir sur blanc: Nous fermons nos portes parce que nous ne serons pas en mesure d'être profitables, compte tenu que les gens qui vont venir chez nous ne prendront plus d'alcool.

**Mme Boulet:** Si vous me permettez, là, la lecture où on... comment, nous, on... La mesure, elle vise la modification des comportements des conducteurs, elle ne vise pas directement le comportement des gens comme consommateurs, et vise encore moins le fardeau des entreprises. Nous, on interpelle le conducteur, on ne créé pas d'obligation supplémentaire aux entreprises, là. Je comprends ce que vous me dites, mais, moi, par cette mesure-là, je ne crée pas d'obligation supplémentaire à une entreprise.

Et, au niveau des études, il y a les représentants de l'hôtellerie et de la restauration qui nous ont dit qu'ils en avaient, des études, eux, puis ils ne nous les ont pas déposées, malheureusement. On leur a demandé, puis ils ne nous les ont pas déposées. Alors, c'est juste...

Mais je vais venir sur autre chose, de toute façon, M. Fahey. Mais, pour nous, ce n'est pas une obligation qu'on crée à des entreprises, c'est une mesure qu'on vise le conducteur parce qu'on pense que, lorsqu'il est au-dessus de 0,05, il a une conduite qui est plus incohérente ou moins... qu'il n'a pas la même présence au volant que lorsqu'il est à jeun ou lorsqu'il est... lorsqu'il a un taux d'alcool qui est moindre.

Je vais revenir... C'est parce que tantôt vous nous avez parlé: Il faut intervenir auprès de ceux qui conduisent... qui consomment de façon abusive, sur les récidivistes. Je tiens à vous rappeler qu'on a fait beaucoup au cours des deux dernières années, là, les pénalités sont excessivement sévères. Maintenant, on a même demandé aux procureurs de la couronne, lorsqu'ils avaient des jugements sur des multirécidivistes, de donner des sentences plus exigeantes, plus exemplaires.

Madame a dit: Chez nous, on boit moins de spiritueux puis plus de vin. Moi, quelqu'un qui est à 0,05, qu'il l'ait fait... qu'il l'ait atteint avec du vin ou avec... avec des spiritueux ou avec du vin, moi, pour moi, il est dangereux en termes de conduite automobile.

● (16 h 40) ●

Puis ce n'est pas parce que le bilan de la sécurité routière s'est amélioré au cours des dernières années qu'on ne doit pas continuer à poser des gestes. Oui, on s'attaque aux récidivistes, mais, s'il y a une portion des gens qui conduisent à 0,05, entre 0,05 et à 0,08, qui sont entre deux et neuf fois plus à risque, puis qu'on pense, selon toutes les études, qu'on peut sauver jusqu'à 40 vies humaines par année, qu'on en a fait la démonstration dans les pays et les provinces où c'est déjà en place... Puis, tantôt, madame comparait avec l'Ontario. L'Ontario, ils ont un taux de six décès par 100 000; nous, on est à 7,9 décès par 100 000 habitants. Ça veut dire qu'on sauverait peut-être 150 personnes. Mais, moi, je ne vois pas en quoi ça, c'est négligeable. Comment peut-on dire qu'on n'est pas rendus là puis qu'on a pas besoin de ça?

En sécurité routière, tout s'additionne, un plus un plus un. À chaque fois que je peux sauver une personne,

moi, je peux dire: mission accomplie. C'est ça, notre objectif. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'autres problèmes, il y en a, d'autres problèmes, mais on va essayer de s'y attaquer. Mais ce n'est pas parce qu'on s'attaque aux autres problèmes qu'il faut négliger qu'entre 0,05 et 0,08 il y a tout de même un danger à conduire.

On ne peut pas faire cette lecture-là. La sécurité routière, là, ce n'est pas une catégorie de gens, c'est tous ceux qui consomment qui peuvent être à risque, pour eux comme pour les autres gens qui circulent sur le réseau routier en même temps qu'eux. Alors, comment peut-on faire une lecture comme celle-là, qu'on ne boit pas de la même façon, qu'on ne boit pas la même chose? Un 0,05, c'est un 0,05. Je vais laisser... puis je vais laisser monsieur...

**Le Président (M. Huot):** Oui, allez-y.

**M. Fahey (Richard):** Mme la ministre, premièrement, écoutez, ce projet de loi, et son article 5, là, qui nous occupe aujourd'hui, a des conséquences, va avoir... a déjà et va avoir des conséquences importantes sur l'économie du Québec et de ses régions. Ça, là-dessus, c'est indéniable. Et de nous faire dire que, pour nous, l'impact économique d'une telle mesure, qui, en vertu des politiques gouvernementales, doit être évalué pour tout projet de loi ou projet de règlement... «Pour tout projet de loi». Il ne dit pas «juste les projets de loi qui affectent les entreprises», il dit: «Tout projet de loi qui rentre au Conseil des ministres doit avoir une analyse d'impact.» Premier point.

Deuxième élément, on pense qu'il va y avoir des impacts importants dans le secteur de la restauration. On pense qu'il va y en avoir aussi dans les secteurs... ce qu'on appelle induits, à savoir l'hébergement, à savoir arts et culture, et ainsi de suite.

Ce qui nous préoccupe, Mme la ministre, ce n'est pas de... Et on ne veut pas, à la FCEI, contribuer à la délinquance sur les routes, à la mise à risque des différents particuliers. Ce n'est pas ça. On protège... On l'a dit dans notre mémoire, la FCEI protège et renforce la sécurité routière et appuie le gouvernement là-dedans. Les démarches que vous avez prises en décembre dernier sur les récidivistes, c'est la bonne approche, parce que vos données statistiques de la SAAQ vous disent que ceux qui ont consommé plus que 0,08 sont responsables de 82 % des accidents. Ceux qui consomment entre 0,08 et 0,05, c'est juste 6 %. On peut-u s'entendre qu'il y a bien d'autres choses sur lesquelles le gouvernement peut s'attaquer et qui va, à mon avis, avoir un impact beaucoup moindre sur les économies régionales?

Deuxième élément, Mme la ministre, à Montréal, implanter le 0,05, ça va relativement bien, dans la mesure où on a des alternatives de transport. Lorsqu'on est à Blanc-Sablon, on ne peut pas prendre l'autobus, il y a moins... il n'y a pas de taxi disponible, il faut marcher pour aller chez eux. Donc, il y a une problématique qui est particulière aux centres urbains, qui n'est pas le cas dans les autres régions.

Dernier élément, Mme la ministre, encore une fois, puis c'est là qu'on veut refaire... ou retaper sur le clou, c'est de dire: On ne s'attaque pas à la bonne cible. Les délinquants, c'est les récidivistes. Les données de la SAAQ nous le démontrent. Votre approche, en décembre, est très bonne. On pense qu'il faut augmenter les pénalités pour ces récidivistes-là qui sont responsables des accidents et des

décès, dans bien des cas. Et donc on doit mettre l'emphase sur ce secteur-là plutôt que de pénaliser l'ensemble de la population et l'ensemble de nos régions. Puis, les vies qui vont être affectées, ce n'est pas juste les gens qui vont être blessés, mais c'est aussi les employés des entreprises qui vont perdre leurs emplois, comme c'est le cas à Papineauville et à Thurso.

**Mme Azoulay (Audrey):** Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

**M. Fahey (Richard):** Oui, vas-y.

**Mme Azoulay (Audrey):** Oui. Oui, et très rapidement aussi. Au-delà de l'impact économique, on pense aussi que punir, parce qu'il s'agit d'une mesure punitive, les consommateurs responsables... Parce qu'entre 0,05 % et 0,08 % ça comporte peut-être un risque, certes, mais ça reste quand même des consommateurs responsables. On pense que punir... avoir une approche punitive sur des consommateurs responsables, ce n'est pas sans impact sur la place et le rôle que le gouvernement veut se donner au sein de la société. Et on pense également qu'être dans cette dynamique-là, finalement, va mener à terme à toujours vouloir avoir une mesure plus restrictive et toujours plus punitive pour améliorer encore le bilan. Il nous semble plus durable et plus efficace à long terme de développer la responsabilisation des gens, comme mettre des alcoolistes dans les restaurants, comme faire davantage de promotion au sein des écoles. Ça sera probablement plus efficace qu'une mesure sur un ou deux verres de vin.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Azoulay. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Bienvenue à vous deux aujourd'hui. On entend beaucoup de choses. Je vais avoir quelques petites questions à vous poser, entre autres sur les mesures que vous suggèreriez au niveau des récidivistes, parce que nos statistiques nous disent que, dans le cas des accidents, c'est 17 % qui étaient des récidivistes, là, qui étaient sous l'effet d'alcool. C'est beaucoup, mais, je veux dire, ce n'est pas la seule problématique.

Vous avez parlé tantôt... vous avez dressé un portrait très, très noir de l'économie du Québec. On a reçu avant vous des gens de l'Association des restaurateurs, et autant mon collègue de Verchères, qui est très pointu dans le choix de ses questions, que, nous, de notre côté, on a voulu savoir: Bien, avez-vous des statistiques? Avez-vous fait une étude? Dans... De quelle façon ou comment vous pouvez dire... La réponse qu'on nous a faite, à au moins deux reprises: Bien, c'est l'expérience. C'est l'expérience qui nous fait dire que là on va tous tomber... on va tous avoir des problèmes.

Vous représentez la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Vous représentez... Vous nous avez mentionné 24 000 entreprises au Québec, 1 535 autant dans les débits de boissons que dans la restauration. Je présume, puisque vous représentez la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, que vous devez avoir un pendant ontarien, un pendant manitobain, un pendant albertain, et jusqu'ici, jusqu'au Pacifique. Ces mesures-là ont été implantées dans ces provinces-là depuis déjà fort

longtemps. Il y a même des provinces où ça fait au-dessus de 20 ans qu'ils ont ce genre de mesure là. Et, au niveau économique, relativement à ces provinces-là, ils ont été capables de survivre à ça.

Ce qu'on a vu et ce qu'on voit — et je vous parle par expérience d'une vie antérieure — c'est... Quand il y a ce genre d'outil ou ce genre de mesure qui arrive dans le Code de sécurité routière, il y a une modification du comportement des individus et non pas sur l'économie. Je vous dirai que, déjà, on a commencé à en parler en 2007 avec le projet de loi n° 42. Aujourd'hui, vous avez de plus en plus de gens qui sortent, qui vont dans les établissements licenciés, qui vont consommer autant, sinon plus. Sauf qu'ils ont un chauffeur désigné. Ils s'organisent différemment. Les parents... Vous donnez l'exemple de Blanc-Sablon, ce n'est peut-être pas un exemple... Je comprends que vous avez des clients à Blanc-Sablon, mais, bon, ce n'est peut-être pas l'exemple idéal, à Blanc-Sablon. Probablement qu'il y a plein de monde au village ou à Blanc-Sablon qui iraient le reconduire chez eux.

Si on avait eu ce genre d'entraide au niveau de la municipalité, peut-être que, lundi, on aurait eu des nouvelles différentes pour le jeune de 21 ans, à Mandeville, qui a été impliqué dans un accident. S'il y avait eu une entraide de la municipalité, différente... Parce que tout le monde savait qu'il prenait un coup. Tout le monde savait qu'il buvait, etc. Ça fait qu'il y a peut-être une conscientisation au niveau des gens et un changement d'habitudes.

C'est sûr qu'il y a des chiffres à gauche et à droite. Si je veux aller prendre une bouteille de vin... On le faisait... On en parlait ce matin... Et on a passé proche d'avoir les états d'âme du député de Verchères relativement à comment il fait pour gagner des points, lui. Mais je vous dirai que ça ne changera pas... ça ne changera pas ma perception et la perception d'un citoyen responsable qui va aller dans un établissement licencié prendre un bon repas avec une bouteille de vin, avec l'élue de son cœur, ça ne changera pas. Il ne la prendra pas en 45 minutes, il va prendre son temps, il va la déguster. Le député de Shefford nous en a fait un très bel exemple lors de séances antérieures, comment il savourait chaque moment quand il dégustait sa bouteille de vin et son bon repas. C'est que... Sauf qu'on nous a fait... Dans vos prédécesseurs, tout était noir, il n'y avait pas de gris, il n'y avait pas de blanc, c'était noir, puis tout le monde était pour mourir.

Le député de Chapleau nous... me demandait... Lui, ça l'intéresse parce que c'est son comté. Vous dites qu'il y a deux établissements licenciés qui déjà ont fermé en attendant, puis la loi n'est même pas...

● (16 h 50) ●

**Une voix: ...**

**M. Ouellette:** C'est dans le comté, peut-être, du député de Chapleau. Je me dirais qu'il n'y avait peut-être pas juste cette problématique-là, là, ou il y avait peu d'autres raisons qui vont à ça.

Mais j'aimerais vous entendre, puisque vous représentez des gens de la Fédération canadienne: Comment ça a été vécu depuis autant d'années dans les autres provinces? Qu'est-ce qui va être différent économiquement, au Québec, si cette mesure-là va de l'avant? Avant d'aller avec les sentences de récidivistes, c'est la mesure administrative.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Fahey... Mme Azoulay.

**Mme Azoulay (Audrey):** Oui. Premier élément. Au sujet de l'économie et du portrait qu'on peut dresser sur l'économie québécoise, je veux vous répéter... Oui, par expérience, je vais vous dire que c'est une crise du développement. Il y a véritablement un portrait noir qu'on peut porter sur l'économie du Québec. Alors, oui, on continue à avoir un toit sur la tête, on continue à conduire notre auto, mais ça ne veut pas dire que l'économie du Québec va bien. Elle va mal. Et ça se voit peu, mais ça va... parce que la pente est... descend tranquillement, mais, à titre d'exemple, on est passés d'exportateurs nets à importateurs nets, de 4 milliards à moins 20 milliards en quelques années. On a un sérieux problème économique au Québec, et tout doit être mis en oeuvre pour pouvoir encourager la croissance des entreprises. Premier élément.

Deuxième élément. En ce qui concerne... Je vous ai mentionné les consommations... les habitudes de consommation des Québécois, ce n'est pas un chiffre anodin. Et c'est justement pour ça qu'on est là aujourd'hui. On consomme 90 \$ par année de spiritueux, comparativement à une moyenne de 173 \$ par année de spiritueux dans le reste du Canada. Mais on consomme, au Québec, 282 \$, en moyenne évidemment, au Québec contre une moyenne de 200 \$ dans le reste du Canada. Et puis, quand on regarde le reste des provinces, justement dans les autres provinces, l'écart est évidemment significatif.

Donc, si, nous, on est là aujourd'hui, ce n'est pas pour vous parler de la consommation d'alcool... C'est important de consommer de l'alcool, et c'est important pour l'économie, c'est justement cette consommation de vin et de l'impact sur les restaurateurs qui veulent... C'est précis, mais justement cette mesure très généralisante a un impact très précis sur des consommations comme celle-ci. Et on trouve ça démesuré comparativement à l'efficacité éventuelle de la mesure dont on peut s'attendre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Monsieur... Oui, M. Fahey.

**M. Fahey (Richard):** Merci, Mme la Présidente. Pour aller à la question du député sur l'expérience pancanadienne, je me serais attendu... Et c'est ce que dit la politique gouvernementale, au niveau des études d'impact, c'est de voir ces bénéfices pancanadiens qui ont été faits. Si la SAAQ ou le ministère des Transports nous dit: 0,05 a une contribution significative sur le changement des comportements, parfait, présentez-nous-le. Si les bénéfices sont aussi importants qu'ils vont neutraliser l'entreprise de Thurso et de Papineauville qui a fermé ses portes, parfait, présentez-nous-le. Mais qu'on ne vienne pas nous dire: Vous, associations de représentants d'entrepreneurs, pouvez-vous faire un calcul d'impact économique pancanadien? Il me semble que c'est la responsabilité du gouvernement, qui voit, dans une mesure de 0,05... qui apparaît pertinente d'un point de vue gouvernemental, qui doit en démontrer les bénéfices, conformément aux politiques adoptées.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Fahey. Alors, il ne reste pratiquement plus de temps. Il vous reste 30 secondes. Je laisse... La partie ministérielle, voulez-vous utiliser vos 30 secondes?

**M. Ouellette:** Je vais être bon joueur et donner mes 30 secondes au député de Verchères.

**La Présidente (Mme Doyer):** Quelle générosité!

**M. Ouellette:** Je suis sûr qu'il va les utiliser à très bon escient.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Chomedey. Alors, la parole est au député de Verchères. 15 min 30 s.

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente, j'apprécie grandement que le député de Chomedey, dans sa grande magnanimité, ait pris 15 secondes pour me dire qu'il me laissait ses dernières 30 secondes!

Alors, lorsqu'on regarde, lorsqu'on regarde attentivement le mémoire de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, on constate que, selon les données dont ils disposent, ou qu'ils nous présentent, le taux... le nombre de morts sur la route, avec ivresse, au Québec figurerait parmi les plus bas au Canada, malgré le fait que le Québec soit, semble-t-il, la seule province à n'avoir pas adopté la norme du 0,05. Premier constat.

Deuxième. Lorsqu'on regarde la figure n° 5, on remarque qu'il y a une lente mais, semble-t-il, inexorable détérioration, étiolement de la santé des entreprises — restaurants à service complet, total, services de restauration et débits de boissons — et ce, indépendamment de toute nouvelle mesure qu'on pourrait vouloir mettre de l'avant.

Corrigez-moi si je me trompe, M. Fahey, mais je crois que ce que vous avez voulu évoquer dans le décret que vous avez cité dans le cadre de cette commission, c'est d'abord que le gouvernement s'était engagé, au fond, à mettre en place un environnement qui soit le plus favorable possible à l'entreprise, dans une perspective de création d'emplois, création de la richesse, et que conséquemment, s'il doit y avoir quelque mesure que ce soit mise de l'avant par ce gouvernement, on doit en évaluer les impacts sur le secteur économique. Or, ce que vous constatez, c'est que le fardeau de la preuve que le gouvernement s'était théoriquement mis sur les épaules, il cherche à le remettre sur les vôtres en disant: Avez-vous fait des études? Avez-vous des études?

Mon collègue de Chomedey, toujours aussi perspicace, nous a fait état du fait que les gens de l'Association des restaurateurs du Québec s'étaient fait poser comme question: Avez-vous fait des études?, et que la réponse avait été: Non, on n'en a pas fait. On s'attendait, sur la base du décret, que vous les fassiez. Or, depuis, ils ont fait leurs devoirs, puisque l'Association des restaurateurs du Québec, il y a quelques minutes, en fait cet après-midi, a émis un communiqué de presse faisant état d'un résultat de sondage Léger & Léger conduit du 22 au 25 février dernier auprès de 1 000 répondants, avec une marge d'erreur de 3,1 % 19 fois sur 20, qui nous dit que... Bien, je ne l'ai pas avec moi, là, j'ai eu ça sur mon BlackBerry. Donc, c'est rentré dans nos courriels.

**Une voix: ...**

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, c'est un communiqué de presse. Normalement, c'est assez public, ça, là, là. Ce n'est pas... ce n'est pas de l'information cryptée, là.

Alors, parmi les informations... parmi les résultats de ce sondage, on nous dit que 13 % des répondants ne fréquenteront plus les restaurants ou vont les fréquenter

beaucoup moins avec la mise en oeuvre de cette mesure. Constatant qu'il y a un lent mais inexorable étiolement de la santé de ce genre de commerces, on peut présumer que, si on perd 13 % de la clientèle, ça peut signifier effectivement l'arrêt de mort d'un certain nombre de ces restaurants, d'un certain nombre de ces bars, de ces restobars.

Qui plus est, il y a 80 % des répondants qui disent souhaiter que le gouvernement resserre la vis aux récidivistes. Alors, le député de Chomedey puis la députée de Lavolette peuvent bien prétendre — puis c'est vrai — qu'il y a déjà beaucoup de choses qui ont été faites, le problème, c'est que la perception du public, c'est qu'il n'y a pas encore suffisamment qui a été fait. On parle bien peu d'une personne, en première page du *Journal de Montréal* ou du *Journal de Québec*, qui a été prise pour un 0,08 de taux d'alcoolémie dans le sang. Mais on va faire les manchettes pendant quelques jours avec quelqu'un qui aura eu 1 %, 1,2 % de taux d'alcoolémie dans le sang puis qui en aura été à sa troisième, quatrième, cinquième infraction avec blessures infligées à de pauvres victimes, et même, dans certains cas, ayant causé la mort de certaines victimes.

● (17 heures) ●

Seulement 10 % des répondants souhaitent l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,05 pour réduire le nombre de victimes. Donc, manifestement, dans la population, c'est une mesure qui ne convainc personne. Et elle ne convainc personne... Je ne peux pas me permettre d'interpréter les résultats de ce sondage, puisque je n'ai pas la méthodologie, je n'ai rien d'autre. Mais une chose est certaine, et là j'invoque un autre sondage qui a été fait par Léger & Léger pour le compte de la SAAQ, c'est que 40 % des Québécoises et Québécois estiment qu'ils ont peu de chances de se faire pincer s'ils consomment un petit peu trop d'alcool. Alors, on a beau abaisser le taux d'alcoolémie à 0,05 ou à 0,04, comme l'a fait la Saskatchewan avec des résultats plus ou moins probants, si on n'accompagne pas cela de mesures de contrôle plus draconiennes et d'une campagne de sensibilisation énergique, ça risque... pour reprendre les propos du représentant d'Éduc'alcool aujourd'hui, M. Sacy, ça risque de s'avérer une mesure relativement marginale en termes d'effet.

Or, dès 2007, lors de l'étude du précédent projet de loi, Éduc'alcool avait recommandé au gouvernement, recommandation qui avait été reprise par la table de la sécurité routière, d'augmenter les contrôles, d'augmenter la sensibilisation puis de faire en sorte de donner un cours aux serveurs dans les établissements. Le gouvernement n'a rien fait de cela, est revenu avec, encore, sa proposition de 0,05 en s'imaginant que, cette fois-là, on va penser qu'il va faire ce qu'il n'a pas fait depuis 2005. Donc, les préalables ne sont pas là, puis on s'attend à ce que tout à coup on puisse mettre en place le 0,05. Ça va avoir, baguette magique, là, un effet immédiat dans la population!

Sur la base de l'étude de l'Association des restaurateurs du Québec, à défaut d'une autre étude que le gouvernement ne s'est pas donné la peine de faire, quel est l'impact, selon vous, d'une telle mesure sur les entreprises comme les vôtres?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Fahey.

**M. Fahey (Richard):** Je me permettrai, M. le député, Mme la Présidente, de faire référence à la figure 4

qui apparaît à notre mémoire. Ce qu'on constate à la figure 4, et ça, c'est un sondage qu'on fait mensuellement pour mesurer l'optimisme des PME partout au Canada, ce qu'on constate, c'est que la restauration a de la difficulté à sortir de la récession, donc qui a de la difficulté à prendre son erre d'aller. Et donc on pense que la mesure, si introduite, de l'article 5 va en quelque sorte assener un coup supplémentaire à un secteur qui a déjà de la difficulté. Et c'est là que je reviens aux données statistiques auxquelles vous faites référence, au sondage de Léger & Léger, 13 % vont aller moins ou plus au restaurant. Premier élément.

La deuxième statistique de ce sondage-là — parce qu'on l'a reçu, nous aussi, sur notre BlackBerry, là, vive la technologie! — démontre que 67 % des gens vont consommer un verre ou moins. Et donc c'est là que j'en reviens aussi à l'impact économique, c'est que, comme, dans un restaurant, la marge principale est sur l'alcool, bien il y a un impact plus grand sur la profitabilité des restaurateurs, sans compter l'impact sur la profitabilité de la SAAQ, parce que nos restaurateurs vont peut-être acheter moins de bouteilles. Mais, encore là, je m'en remets à la SAAQ... ou la SAQ, S-A-Q, celle qui vend de la boisson, je m'en remets à eux sur l'étude d'impact là-dessus. Parce qu'encore une fois, comme le dit le député, il y a peut-être là une analyse plus globale qui devrait être faite.

Pour revenir à la référence à la Saskatchewan, à savoir que 40 % des gens pensent ne pas se faire pincer, bien c'est là exactement notre recommandation première de notre mémoire, de dire: Écoutez, visez ceux qui sont problématiques. Visez les récidivistes. Visez les conducteurs les plus dangereux. On est d'accord avec les mesures qui ont été introduites en décembre 2009. On encourage ça. Il faut faire encore plus de sensibilisation, augmenter la présence policière, faire en sorte que justement ils se fassent pincer, et finalement augmenter les pénalités de ces récidivistes-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député.

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente, je crois que... A moins de faire erreur, à moins que le gouvernement, la partie ministérielle ait changé d'idée depuis qu'on a amorcé ces travaux, ces consultations publiques, je crois qu'il y a une certaine réceptivité autour de cette table pour accroître, si tant est que c'est possible, les mesures de répression contre les récidivistes. J'essaie de voir dans votre mémoire des recommandations ou des suggestions de ce qui pourrait être fait pour améliorer le projet de loi en termes de resserrer les sanctions contre les récidivistes. Je vois des éléments intéressants, mais peut-être que vous auriez le goût de nous dire plus précisément ce que vous souhaiteriez que nous fassions.

Quant au point n° 2, privilégier la responsabilisation des automobiles... des automobilistes, dis-je, peut-on penser qu'un peu comme le gouvernement se propose de le faire dans le cas du port du casque la mesure puisse être précédée d'une campagne de sensibilisation permettant éventuellement... par voie législative, et non pas réglementaire — ça, c'est peut-être un point de divergence que nous avons avec la ministre — de décider d'appliquer la réduction du 0,08 à 0,05? Est-ce que c'est quelque chose qui, si on n'arrive pas à convaincre le gouvernement, qui maintenant jouit d'une majorité parlementaire qu'il n'avait pas en 2007... Si on n'arrive pas à convaincre le gouvernement

de ne pas aller de l'avant avec cette mesure maintenant, est-ce que c'est une suggestion qui pourrait vous apparaître éventuellement acceptable?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Fahey.

**M. Fahey (Richard):** Merci. Au niveau du renforcement des conducteurs dangereux, si on va à la page 10 du mémoire, on met de l'avant trois mesures très précises: campagne de promotion pour justement cibler au niveau des délinquants et aussi une campagne de sensibilisation auprès des jeunes et futurs automobilistes, parce qu'on le sait, et on y fait référence dans notre document, que nos jeunes — un peu comme le jeune de 21 ans en fin de semaine — bien ils ont peut-être tendance à être moins responsables dans leur consommation d'alcool que nous, plus âgés. Deuxièmement, deuxième recommandation: augmenter la présence policière de façon à ce que les sanctions soient appliquées. Et finalement: augmenter les pénalités pour les récidivistes à haut taux d'alcoolémie. Donc, on a trois mesures que nous vous proposons.

Concernant la recommandation 2, vous parliez de sensibilisation auprès des tenanciers, il y a de ces mécanismes de disposition de mesure d'alcoolémie dans différents débits de boissons, dans des restaurants, ou ainsi de suite. Déployer ces différentes mesures d'alcoolémie serait aussi une bonne façon de sensibiliser l'ensemble de la population de même que les tenanciers pour dire: Écoutez, avant de partir, prenez donc le temps de passer par la mesure d'alcoolémie au niveau du restaurant ou du débit de boissons.

Pour ce qui est de votre dernière question — puis je m'excuse, parce que j'essaie de bien comprendre — est-ce que vous proposez que, si le gouvernement ne l'introduit pas dans le projet de loi n° 71, il le mette dans un règlement? Si c'est ça, leur proposition, pour moi, c'est quatre trente-sous pour une piastre. Ça va faire en sorte que le 0,05, ça va être la norme. Moi, ce que je voudrais voir, c'est que... Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas une étude d'impact économique qui va démontrer que les avantages sont de 100 \$ puis que les désavantages imposés sont de 80 \$, donc, au net-net, c'est mieux pour la société, bien, tant et aussi longtemps, moi, je recommande au gouvernement de suspendre et de ne pas introduire le 0,05, parce que je suis convaincu que l'impact va être négatif.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, Mme la Présidente. Je veux bien préciser ma question, là. Si nous ne parvenons pas à convaincre le gouvernement de ne pas mettre en place cette mesure maintenant, est-ce que vous seriez favorable à l'idée, un peu comme la mesure sur le port du casque, de dire: On va y aller avec une campagne de promotion, de sensibilisation, puis on va analyser les impacts de cette campagne de promotion et de sensibilisation au 0,05? Parce que là il faut bien reconnaître qu'on a parlé beaucoup, dans les campagnes de la SAAQ, du taux d'alcoolémie dans le sang, mais on n'a jamais parlé du 0,05. Alors, peut-être qu'il y aurait lieu d'avoir préalablement une campagne de sensibilisation aux gens sur les impacts du 0,05 puis voir si ça a un impact, si ça a des résultats sur les habitudes de consommation des Québécoises et Québécois. Et, si tant est que ça ait un

résultat, un peu comme dans la proposition sur le port du casque, peut-être s'avérera-t-il superflu, oiseux d'introduire cette mesure-là comme mesure coercitive. C'est ce que je vous dis.

Est-ce que vous seriez favorable à l'idée que nous y allions d'abord par une campagne de promotion, de sensibilisation, voir les impacts, et après ça on verra s'il y a lieu d'abaisser le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05?

● (17 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Très courte réponse, M. Fahey.

**M. Fahey (Richard):** Très courte réponse...

**La Présidente (Mme Doyer):** Vous êtes capable, je suis sûre.

**M. Fahey (Richard):** C'est notre recommandation 2, où on dit: Faisons de la sensibilisation avant d'entrer une mesure bâton, en quelque sorte, qui va avoir des impacts importants sur l'économie du Québec, et surtout l'économie locale du Québec.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, je vais donner la parole au député de Shefford pour quatre minutes d'échange.

**M. Bonnardel:** Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Écoutez, c'est intéressant que vous mentionniez que l'étude d'impact que vous aviez souhaité voir, il n'y en ait pas eu, puis que vous ayez eu une information en 24 heures d'avis, parce que, selon moi, le gouvernement n'a jamais eu l'intention d'en faire une, étude d'impact pour analyser jusqu'à quel point ça pouvait amener un impact négatif aux entrepreneurs qui ont des restaurants, des bars, peu importe. Le seul constat qu'on a aujourd'hui, puis vous le mentionnez un peu, comme l'opposition le mentionne, c'est le fait que, bon, on ne touche peut-être pas aux bonnes cibles.

Et juste pour vous donner quelques chiffres rapides. Si on va sur le site Internet, le *Dossier statistique — Bilan 2008*, de la Société de l'assurance automobile du Québec, bien, ceux qui sont décédés qui ont un taux d'alcool entre 0,05 et 0,08, c'est 2,2 %. Ceux qui sont décédés avec plus de 150 milligrammes d'alcool dans le sang, c'était 17 %. Et 0,08 et plus, c'était 10 %. Alors, comme vous le constatez, moi aussi, j'endosse le fait qu'on va... qu'on ne touche pas nécessairement aux bonnes cibles.

Mais je veux revenir à votre fédération. Vous dites, bon... L'indice du baromètre des affaires de la Fédération canadienne indique que l'indice le plus bas... Est-ce que c'est le plus bas? Restauration et hébergement, présentement ce sont les entrepreneurs, hommes et femmes, qui sont les plus craintifs... craintifs face à l'avenir?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Azoulay.

**Mme Azoulay (Audrey):** Oui. Non, il y a l'agriculture qui va très, très mal, et les restaurateurs, les ventes au détail également.

**M. Bonnardel:** Vous avez la capacité comme fédération... Je sais que chaque membre de cette fédération, à chaque mois, reçoit un pamphlet ou reçoit une grande lettre avec, bon, des sondages qu'on peut... à laquelle

répondre sur un paquet... un paquet de choses. Est-ce que vous... Je pense que ce serait important pour les 1 565 membres qui ont un restaurant ou des services reliés à l'alcool... puissent peut-être répondre rapidement, dans un prochain mois, à laquelle peut-être pourrait enchérir sur ce que le sondage Léger dit aujourd'hui. Parce que j'étais présent quand l'Association des restaurateurs sont venus. Je leur ai posé exactement la même question. Je pense que, pour vous, c'est plus facile rapidement d'envoyer des mailings à tous ces gens puis d'être capables de nous épauler dans le travail. Est-ce que le projet de loi sera à son final dans 30 jours? Je ne crois pas, je ne sais pas, tout dépendamment comment on va en être... on va en être rendus là-dessus. Mais, certainement, pour épauler le travail des parlementaires là-dessus, je pense que c'est une chose que votre fédération pourrait peut-être entreprendre rapidement. Non?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Fahey.

**M. Fahey (Richard):** La capacité de sondage, à savoir: Êtes-vous pour ou contre le projet de loi?, ça...

**M. Bonnardel:** Ça, c'est un point, je pense, tout le monde en est conscient. Mais jusqu'à quel point les restaurateurs peuvent être vraiment inquiets du fait qu'on impose le 0,05? Vous dites, bon, que l'indice est plus bas que les autres, mais sonder ces gens-là encore plus précisément sur le fait, est-ce que vraiment ça peut confirmer ce que le sondage Léger nous dit aujourd'hui? Je pense que ça pourrait peut-être nous aider aussi, nécessairement, d'en arriver peut-être à ce que ce projet de loi soit amendé pour ne pas que le 0,05 passe, puis peut-être amener un moratoire de un an sur le fait qu'on puisse vraiment peut-être sensibiliser la population, les restaurateurs, peut-être que ce 0,05 là va être mis en place plus tard.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Fahey. Voulez-vous...

**M. Fahey (Richard):** La réponse, la réponse, c'est: réaliser un sondage, oui, facile, mais je pense qu'encore une fois... puis je m'excuse, là, mais je pense que le gouvernement, avant d'introduire une telle mesure, aurait dû faire une analyse d'impact, regarder les bénéfices que ça a procurés ailleurs au Canada et de voir, par ailleurs, quelles sont les conséquences économiques sur une industrie qui, on sait, est déjà... qui a de la difficulté à reprendre du poil de la bête, là, au sortir de la récession. Mais aussi, et ça, c'est un élément que j'ai fait référence, cette analyse d'impact ne doit pas simplement se limiter au secteur de la restauration, parce qu'il y a toute une industrie touristique qui roule alentour. Il y a l'industrie de l'hôtellerie qui roule alentour de ça, les arts et la culture. Donc, je pense que cette analyse d'impact là devrait être plus globale.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau. Merci, M. le député de Shefford. Alors, M. Fahey, Mme Azoulay, merci de votre présentation, votre contribution aux travaux de la commission.

Et je vais suspendre quelques instants pour permettre à l'Association du transport écolier du Québec de prendre place.

*(Suspension de la séance à 17 h 15)*

*(Reprise à 17 h 20)*

**La Présidente (Mme Doyer):** À l'ordre! Nous allons recevoir le prochain groupe, qui est l'Association du transport écolier du Québec. MM. Lemay et Lafrance, bienvenue en commission. Alors, si vous voulez vous présenter. Vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire.

#### **Association du transport écolier du Québec (ATEQ)**

**M. Lemay (Gaston):** Bonjour. Mon nom est Gaston Lemay, président de l'Association du transport écolier du Québec, transporteur scolaire et conducteur d'autobus depuis près de 40 ans. Je suis accompagné de Luc Lafrance, le directeur général de l'association.

Mme la Présidente, les membres de la Commission des transports et de l'environnement, Mme la ministre, je vais vous faire grâce de la lecture complète de notre mémoire. J'ai quelques notes qu'on a prises. C'est concernant l'article 5 de la loi n° 71.

L'Association du transport écolier du Québec, avec ses quelque 650 membres, représente 90 % de l'industrie du transport scolaire au Québec. Elle est donc la plus grosse association en transport de personnes au Québec. Elle est donc un partenaire important pour le ministère des Transports. Elle siège aux différents comités ou groupes de travail mis en place par le gouvernement afin de représenter l'industrie du transport de personnes, et plus particulièrement du transport scolaire. L'association organise, chaque année, une campagne de sécurité en transport scolaire en collaboration avec le ministère des Transports, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports. Nous avons d'ailleurs vécu notre 22e campagne cette année, du 1er au 10 février, dont le lancement s'est fait à Trois-Rivières avec la présence de Mme la ministre, que nous remercions beaucoup d'avoir été là pour ce lancement.

L'Association du transport écolier du Québec et ses membres ont toujours eu à coeur la sécurité des élèves qu'ils transportent. Elle s'est dotée, il y a une vingtaine d'années, d'un code de déontologie tant en matière de qualité de services qu'en matière de sécurité. Pour l'Association du transport écolier du Québec, c'est tolérance zéro en matière de drogue et d'alcool. Nous encourageons fortement nos membres à se doter d'une politique d'entreprise qui est à point zéro, et nous ne pouvons nous permettre aucune marge de manoeuvre en cette matière parce que la clientèle que nous transportons est très précieuse. C'est la société de demain, c'est les décideurs de demain, donc on ne peut pas se permettre d'être au-delà du point zéro. Il est aussi primordial que les automobilistes soient toujours aux aguets lorsqu'ils croisent un autobus scolaire, car les gestes d'un enfant sont souvent imprévisibles. Ils peuvent traverser la rue sans attendre les feux clignotants d'un autobus. Il faut donc être très vigilant et en pleine possession de ses moyens.

Nous sommes donc d'accord avec le projet de loi n° 71 présenté par Mme la ministre des Transports. Mme la Présidente, nous suggérons à la ministre d'aller encore plus loin en ce qui concerne la conduite des véhicules lourds ou tout autre type de véhicule servant au transport scolaire ou de personnes — les berlines qui font du transport scolaire, les taxis, le transport

adapté — c'est-à-dire qu'elle devrait appliquer tolérance zéro pour toute personne qui a une conduite de ces types de véhicules. Parce que, pour nous, sur la route, un chauffeur d'autobus scolaire, Mme la Présidente, lorsqu'on arrive pour prendre un enfant ou le débarquer et qu'il s'en vient un automobiliste, on veut que le jeune soit en sécurité. Et, si cette personne-là a toute ses facultés, c'est moins dangereux pour le jeune puis c'est moins excitant pour le conducteur. Donc, ce qui fait le tour un peu de notre présentation, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lemay. Merci, M. Lafrance. Et, en titre de grand-mère qui a trois petits-enfants qui voyagent par autobus scolaire, une de Baie-des-Sables, à Matane, et les deux autres de Baie-des-Sables à aller du rang 5 jusqu'au village, je peux vous dire que c'est précieux. Et on le sait parce qu'on a des comtés ruraux, et c'est extrêmement important, la sécurité avec le transport de nos jeunes, hein? Partout, d'ailleurs, au Québec, hein, c'est... Urbain, rural, c'est très important.

Alors, Mme la ministre, pour un échange de 19 minutes.

**Mme Boulet:** O.K. Alors, M. Lemay, M. Lafrance, merci d'être présents parmi nous cet après-midi puis de nous faire voir... Je pense que c'est un volet très intéressant. Comme l'a dit la présidente, nos enfants, c'est notre bien le plus précieux, c'est l'avenir, c'est la société de demain, et on veut qu'ils soient en sécurité.

Dites-moi, M. Lemay, vous faites... vous me dites, là, que c'est tolérance zéro. Donc, c'est zéro alcool pour tous les chauffeurs. C'est un engagement qu'ils prennent quand vous les engagez? Comment ça fonctionne? Et comment vous faites pour s'assurer... Est-ce que, le matin, quand ils prennent le volant... est-ce que... Comment vous faites pour veiller à ce que ça soit bien... que cette exigence-là soit bien respectée par vos chauffeurs?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lemay.

**M. Lemay (Gaston):** Juste les politiques d'entreprise que les... lorsqu'il y a la signature d'embauche d'un employé... On a la politique concernant l'alcool et la drogue, et aussi pour la vitesse. Et, lorsqu'on embauche quelqu'un, il signe un papier comme de quoi qu'il va être à 0,00. C'est sûr qu'on n'a pas d'ivresse dans les garages, où, à chaque départ le matin, là... mais je peux vous dire que, pour la plupart des entreprises qui ont ces politiques-là, je ne crois pas qu'il y a eu de gros problème. Ou... on les voit, les gens, lorsqu'ils partent. C'est certain que des petites entreprises comme la mienne, c'est plus facile parce qu'ils partent tous du garage, le matin, où je suis. Les grosses entreprises qui ont des autobus un peu partout, c'est peut-être une différence. Mais les politiques sont très sévères au niveau des entreprises, et elles sont respectées, parce qu'on n'entend pas souvent parler qu'un chauffeur d'autobus scolaire a été pris en boisson.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**M. Lafrance (Luc):** Si vous permettez, Mme la ministre, je pourrais peut-être compléter la réponse.

**Mme Boulet:** Oui, oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Oui. Merci, Mme la Présidente. Au niveau associatif, c'est sûr que, nous, on a développé une politique zéro alcool. On a un guide de gestion qui est mis à la disposition des transporteurs membres de l'ATEQ, dans lequel il y a différents formulaires de gestion d'entreprise, dont différentes politiques, dont la politique tolérance zéro. C'est sûr qu'on ne peut pas obliger nos membres à adhérer à cette politique-là, mais on incite fortement à ce qu'ils l'appliquent. Et je dirais, par expérience... Ça fait une douzaine d'années que je suis avec les gens de l'ATEQ, je vous dirais que c'est appliqué peut-être presque à 100 % dans les entreprises de transport scolaire.

Maintenant, comment c'est appliqué? Je pense, c'est différent d'une entreprise à l'autre. Qu'elle soit syndiquée, non syndiquée, que ce soit une petite entreprise de cinq, six conducteurs d'autobus scolaire, ou voire une entreprise de 100 conducteurs, c'est des politiques différentes. Mais l'important pour nous, c'est que chacun des transports ait dans son entreprise une politique afin de s'assurer qu'il y ait une... qu'il n'y ait pas de consommation d'alcool lorsque le conducteur est au volant de l'autobus scolaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Dans les autres provinces, M. Lafrance ou M. Lemay, est-ce que c'est comme ça? Est-ce que vous êtes des précurseurs? Est-ce que... Ou est-ce que c'est une initiative qui est née chez nous, là, avec votre association, ou ailleurs, mettons, dans d'autres provinces canadiennes? Est-ce qu'au niveau du transport écolier on respecte de façon assez...

**M. Lafrance (Luc):** Bien, je vous dirais, d'une province à l'autre, c'est différent. Aussi, les types de transport scolaire, je dirais, pour à peu près huit provinces sur 10, c'est ça, le transport se fait en régie, donc les conducteurs sont des employés de l'État ou des employés des conseils scolaires. Donc, ce serait difficile d'aller vérifier s'ils ont un système semblable au nôtre. Je sais par contre... En Ontario, qui ont du transport scolaire plus privé, comme le nôtre, l'OSBA, qui est l'équivalent de l'ATEQ, a aussi une politique en matière d'alcool.

**Mme Boulet:** Et est-ce que vous pensez, là, indépendamment... Là, il y a les autobus qui conduisent nos petits enfants, mais est-ce que vous pensez, de façon générale, comme citoyen ou... que cette mesure-là, le 0,05, peut avoir un effet positif sur le bilan de la sécurité routière et nous permettre de sauver des vies humaines?

**M. Lafrance (Luc):** Bien, c'est...

**Mme Boulet:** Parce que vous savez c'est quoi, la responsabilité, finalement, même si on conduit avec des enfants derrière. Mais, quand on conduit notre voiture, au volant de notre voiture, il y a une responsabilité à l'égard de ceux qui sont avec nous, à l'égard de ceux qui circulent avec... sur la route, sur le réseau routier en même temps que nous. Est-ce que vous pensez que cette mesure-là aura des bénéfices escomptés, là, sur des vies sauvées au Québec et sur la façon de boire de nos Québécois?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Mme la Présidente, bien je croirais que oui. Une vie sauvée, un enfant de moins de blessé, c'est déjà un point gagné pour nous. Comme le disait tout à l'heure le président de l'ATEQ, quand il a à conduire son autobus scolaire, il a à se préoccuper non seulement des enfants qu'il a à conduire lorsqu'ils embarquent et débarquent, mais aussi toute la circulation, tout l'environnement autour de lui. Alors, si on dit que la capacité de réaction d'un automobiliste est affectée à 0,05, ça m'inquiète de savoir que peut-être un automobiliste, un midi dans un dîner bien arrosé, il est au volant de sa voiture — ça pourrait même être un parent d'enfant transporté — et que, comme on disait tout à l'heure, un enfant — ça réagit rapidement — décide de traverser à l'arrivée de son autobus scolaire parce qu'il peut être un peu en retard, il ne se méfie pas qu'il y a une auto qui s'en vient... mais quels seront les réflexes de l'automobiliste si son taux d'alcool est entre 0,05 et 0,08?

Alors, nous, le fait de le descendre à 0,05, au moins de sensibiliser les automobilistes et les parents qu'à 0,05, déjà, ses facultés sont affaiblies, bien c'est un point de gagné pour nous, oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. M. Lemay, M. Lafrance, c'est toujours un plaisir de vous voir. D'habitude, c'est moi qui vais vous voir. Là, c'est vous qui venez nous voir à Québec, ça fait que c'est une très bonne chose.

Je n'aurai pas d'autre... je n'aurai pas de sondage de dernière heure à discuter.

**Une voix:** Une petite tape dans le dos.

● (17 h 30) ●

**M. Ouellette:** Une petite tape dans le dos? Non, pas de petite tape dans le dos. Non, parce qu'ils font... Ah! peut-être une petite tape dans le dos parce qu'ils font du travail extraordinaire. Puis effectivement la sécurité de nos enfants, dans toutes les régions du Québec, puis... Et je leur ai dit en plus. J'ai eu ce plaisir-là, publiquement de leur dire comment on était fiers d'eux puis comment ils faisaient un travail extraordinaire.

Je veux revenir sur... sur une mesure. En 2002, quand le projet de loi n° 67 avait modifié le Code de la sécurité routière, il y avait un article, qui était l'article 202.2.1, qui n'est pas encore en vigueur, que peut-être que vous attendez aussi, parce que je sais qu'il y a d'autres gens dans le transport lourd qui attendent la mise en vigueur de cet article-là... Je sais que, dans vos politiques pour vos conducteurs, bon, vous avez des politiques de zéro... une tolérance de zéro à tout ce qui est alcool et drogue, mais... Puis je sais aussi, pour en avoir discuté avec mon collègue de Verchères, pour lesquels nous avons une ouverture, en commission, à regarder la mise en application de 202... Est-ce que ce serait... Pour vous, au niveau de votre association, est-ce que ça vous faciliterait la vie de mettre en application cette mesure-là du Code de sécurité routière? Parce qu'on nous a dit, les gens qui sont venus nous voir antérieurement, M. Girard, que souvent, des fois, ils se faisaient répondre: Bon, bien, oui, toi, tu demandes des

affaires, puis ce n'est même pas obligatoire dans le Code de sécurité routière. Et il faisait référence à cet article-là, 202.2.1. Je veux vous entendre là-dessus, si ça pourrait effectivement vous aider dans votre gestion quotidienne au niveau des politiques de transport par autobus.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Ça va de soi que ça nous aiderait. Comme je le disais tout à l'heure, l'adhésion à l'ATEQ est une adhésion volontaire. Donc, on n'a pas de mesures obligatoires pour nos membres dans la gestion de leurs entreprises. Tout ce qu'on peut faire, c'est leur donner des outils de gestion, leur donner des conseils, conseiller fortement, comme je disais tout à l'heure, à mettre en place ces mesures-là afin de toujours améliorer la sécurité. Je dirais, de façon générale, ça collabore bien. Mais c'est sûr qu'il y en a quelques-uns qui ont probablement la même réaction que vous venez de décrire: Bien, ce n'est pas obligatoire, pourquoi je m'appliquerais à ça? Ce n'est pas parce que l'ATEQ l'a dit que je suis obligé de le faire. En mettant en vigueur cet article de loi là, c'est sûr que, nous, ça nous aiderait, ça viendrait renforcer un peu le message de s'assurer que c'est zéro alcool quand on conduit un véhicule lourd.

Et, comme M. Lemay le disait tout à l'heure, nous autres, on voudrait que ça aille encore un peu plus loin. Parce que ce n'est pas juste les véhicules lourds qui transportent des élèves, on voit apparaître de plus en plus ce qu'on appelle, dans le jargon du métier, les berlines, c'est-à-dire les minivans, pour transporter des élèves quand c'est des situations particulières, pour des programmes spéciaux ou des enfants à comportement plus... plus problématique. Donc, ceux-là aussi, ils doivent être, je pense, encadrés en matière de drogue et alcool.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Je sais que vous avez fait votre réflexion particulièrement sur l'article 5 du projet de loi. Et, encore là, nous avons une ouverture en commission pour bonifier le projet de loi. Il y a sûrement d'autres choses, d'autres éléments. Vous venez de m'en donner un, là. Est-ce qu'il y a d'autres éléments auxquels vous vous êtes attardés, que vous aimeriez partager avec les membres de la commission, qui pourraient améliorer la situation du transport d'écoliers de façon encore plus sécuritaire, toujours dans l'atteinte d'un meilleur bilan routier ou effectivement pour sauver des vies, et pas juste des vies, mais des blessés aussi, dans ce milieu-là?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Bien, je vous dirais, dans le contexte de ce qu'on est ici cet après-midi, on s'est... Comme vous l'avez dit, on s'est attardé vraiment à l'article 5 du projet de loi. On n'a pas regardé les autres volets. Mais je vous dirais que l'industrie du transport scolaire, elle est déjà très encadrée au niveau réglementaire, c'est neuf règlements, c'est trois lois. C'est le secteur de l'industrie du transport lourd, je pense, le plus réglementé au Québec. Et je pense qu'on a un excellent bilan. Je ne veux pas dire qu'on est trop réglementés, on le respecte à la lettre

et on a un excellent bilan. Je pense qu'on couvre très bien présentement toute l'opération de transport scolaire.

**M. Ouellette:** Merci. Je vais laisser mon collègue de Verchères... Il a une question qui lui brûle les lèvres, je vais le laisser la poser. Parce qu'il va sûrement vous parler du casque à vélo, là, ou du casque en autobus, je ne sais pas, mais en tout cas je vais le laisser extrapoler sur cette question-là.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente, il semble que le député de Chomedey souhaite vous demander si vous recommanderiez le port du casque à l'intérieur de l'autobus. Mais je considérerais qu'il s'agit d'une question un peu frivole, alors je ne vous la poserai pas, je ne vous la poserai pas.

Il y a un élément qui m'a un petit peu... Bon. D'abord, merci infiniment de votre présentation, qui va un peu dans le sens de celle de l'Association des propriétaires d'autobus, qui vont, comme le soulignait mon collègue de Chomedey, dans le même sens, comme je l'évoquais.

Il y a un élément, à la toute dernière page de votre mémoire, qui m'a un petit peu titillé. Vous dites: «Du côté du transport des jeunes en dehors des activités scolaires ou parascolaires, là encore, il y a plusieurs types de véhicules, et la sécurité de ces jeunes est tout aussi importante. À partir du moment où un conducteur transporte des jeunes contre rémunération ou non, il faudrait que l'interdiction totale d'alcool dans l'organisme soit appliquée à l'ensemble des véhicules.» Est-ce que je dois comprendre de ce que vous me dites... de ce que vous écrivez là que vous recommandez à la commission qu'une personne qui va au restaurant avec ses enfants ne prenne pas d'alcool si elle doit prendre la route au retour à la maison avec les deux enfants assis à l'arrière?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lemay.

**M. Lemay (Gaston):** Écoutez, Mme la Présidente, je crois que notre réflexion à ce niveau-là est faite, face au transport scolaire, par des transporteurs, même parce que des fois on va faire du bénévolat avec nos autobus ou avec nos berlines, là. Elle s'applique au niveau du transport scolaire. Je peux vous dire que la question que vous posez là, on ne pourrait pas être contre que quelqu'un qui part avec ses enfants revienne avec de l'alcool en dépassant les limites, là. On ne peut pas... on ne peut pas être pour ça, là, d'accepter cela. Mais, nous, ce qu'on a fait, c'est strictement au niveau du transport de personnes.

Lorsqu'on parle que le... qu'on fait des activités les fins de semaine, je peux vous donner... Par exemple, comme, moi, comme compagnie, ça arrive souvent qu'il y a des groupes d'usine, ou des groupes de hockey, ou des groupes qui vont à des noces, à des 25es, des 50es — il y en a encore, de ça — puis c'est... les gens prennent nos services d'autobus parce qu'ils veulent être en sécurité. Ils veulent pouvoir prendre... fêter à la noce, aller au restaurant, prendre une bière, du vin, se réchauffer un peu. Puis, moi, ce que j'offre comme entreprise — je sais que plusieurs le font — c'est qu'au retour on fait pratiquement du porte-à-porte, comme

les élèves, on les débarque chez eux, on les transporte sécuritairement. C'est un peu dans ce sens-là qu'on le fait.

Puis on sait que les gens qui nous prennent dans des voyages de même, ils vont venir nous voir si on rentre au restaurant ou si on va les voir pour leur faire penser de s'en venir parce qu'à un moment donné il est tard, ils vont venir voir qu'est-ce que tu as dans ton verre, ils vont le sentir pour être certains que c'est bien du 7up ou bien du Coke, parce qu'ils t'ont demandé de les conduire, mais il faut que tu les conduises sécuritairement. Puis c'est dans ce sens-là qu'on y va, dans cet article-là.

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. Deux questions par rapport à votre réponse. Votre réponse était tout simplement très intéressante, mais elle m'amène deux questions, c'est comme quoi ça n'a pas... peut-être pas éliminé complètement le questionnement que j'avais en tête. Mais, lorsque vous dites — je me permets de le relire: «Du côté du transport des jeunes en dehors des activités scolaires ou parascolaires, là encore, il y a plusieurs types de véhicules, et la sécurité de ces jeunes est tout aussi importante. À partir du moment où un conducteur transporte des jeunes contre rémunération ou non, il faudrait que l'interdiction totale d'alcool dans l'organisme soit appliquée à l'ensemble des véhicules», je comprends de votre réponse que... Même si le libellé de ces deux phrases-là peut avoir l'air d'application générale, je comprends de votre réponse, et c'est important de le préciser, que ce que vous avez en tête, c'est du transport commercial, sur une base bénévole ou rémunérée. On fait référence strictement au transport commercial. Le transport privé, vous n'y faites pas référence dans votre mémoire.

**Une voix: ...**

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. Je reviens encore au libellé de ces deux phrases-là: «Du côté du transport des jeunes en dehors des activités scolaires ou parascolaires, là encore, il y a plusieurs types de véhicules, et la sécurité de ces jeunes est tout aussi importante. À partir du moment où un conducteur transporte des jeunes contre rémunération ou non, il faudrait que l'interdiction totale d'alcool dans l'organisme soit appliquée à l'ensemble des véhicules.»

Je reviens à votre exemple d'une noce ou d'un 50e anniversaire où vous transportez des gens, il peut y avoir des jeunes et des moins jeunes à l'intérieur de cet autobus-là, que vous venez reconduire à la maison parce qu'ils auront eu une soirée bien arrosée. Je comprends de ce que vous me dites que, même si, dans le libellé de ces deux phrases-là, on ne fait référence qu'aux jeunes, que les passagers soient jeunes ou non, lorsqu'on transporte des personnes, zéro tolérance, zéro alcool.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...M. Lafrance, puis si vous voulez intervenir, monsieur...

● (17 h 40) ●

**M. Lafrance (Luc):** Juste pour compléter un peu la réponse de M. Lemay là-dessus. Quand on fait référence aux autres types de véhicules pour transporter des jeunes... Je ne voudrais pas aborder ce sujet-là, parce que je sais que c'est un sujet pointilleux pour Mme la ministre, qui est les suites de l'accident à Bathurst, pour ne pas en parler. On sait qu'il y a bien des écoles qui, de façon bénévole,

vont faire du transport pour leur équipe de basketball, leur équipe de volley-ball ou ce genre d'activité là. Souvent, c'est un parent qui va conduire le véhicule, il va le faire de façon bénévole. Alors, pour nous, ce qu'on dit là-dedans, c'est que, même si c'est un parent bénévole qui va transporter l'équipe, qui va conduire le véhicule de l'école ou un véhicule loué, bien, lui aussi, il devrait avoir tolérance zéro parce qu'il conduit des jeunes, même s'il n'a pas de rémunération. Alors, c'est en ce sens-là qu'on le dit.

Quand vous faites référence adulte ou non adulte, ou des enfants, bien... Et la réponse de M. Lemay, c'est... Quand il embarque un groupe dans son autobus, par définition, c'est un véhicule lourd, donc ça devrait être tolérance zéro pour un véhicule lourd.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lemay, voulez-vous compléter?

**M. Lemay (Gaston):** Non, c'est bien. Merci, Mme la Présidente.

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

**M. Bergeron (Verchères):** Ah, je reviens à ma toute, toute première question, dans ce cas-là. Ça veut donc dire, à la lumière de la réponse qui vient de nous être donnée par M. Lafrance, que, dans le cas d'une minifourgonnette transportant des jeunes qui ne font pas nécessairement partie de la famille — disons ça comme ça, là — vous recommandez que la tolérance soit zéro.

**Une voix:** Tout à fait.

**M. Bergeron (Verchères):** Vous n'iriez pas jusqu'à demander à ce qu'un parent qui a ses deux enfants en arrière... la tolérance soit zéro, mais, lorsqu'on transporte un groupe de jeunes qui ne sont pas tous à nous...

**M. Lafrance (Luc):** Dans le cadre d'une activité...

**M. Bergeron (Verchères):** ...on a une responsabilité...

**M. Lafrance (Luc):** Dans le cadre de nos activités organisées.

**M. Bergeron (Verchères):** Dans le cadre d'une activité organisée. On le définirait comme ça.

**M. Lafrance (Luc):** Oui, tout à fait.

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. Alors, si, par exemple... Je vous donne une figure de style, si, par exemple, pour l'anniversaire de ma fille, on s'en va au bowling puis que j'amène dans ma minifourgonnette, outre ma fille, quelques-unes et quelques-uns de ses amis, est-ce que cette responsabilité-là, cette obligation-là s'appliquerait à moi, par exemple?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lafrance.

**M. Lafrance (Luc):** Je n'irais peut-être pas jusque-là, mais, si j'étais le parent d'une des filles, je

préfèrerais savoir que vous seriez à tolérance zéro pour conduire le véhicule dans lequel est ma fille.

**Une voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** Non, non. Absolument, vous avez parfaitement raison. Mais ce que je veux savoir...

**Une voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** S'il me connaissait... s'il me connaissait, il saurait que c'est généralement tolérance zéro dans mon cas. Mais je comprends que... Parce que là j'essaie de tracer la ligne de jusqu'où il faut aller pour une modification éventuellement à la législation. Dans un cas comme celui-là, vous n'iriez pas jusqu'à recommander la tolérance zéro, même si moralement on s'attend à ce qu'il y ait tolérance zéro de la part de la personne qui a à son bord des enfants, que ce soient les siens... Parce que, tu sais, à un moment donné, si c'est juste les deux tiens... Ta responsabilité n'est pas moindre parce que c'est les deux tiens, là.

**M. Lafrance (Luc):** Voilà, oui.

**M. Bergeron (Verchères):** Tu sais, techniquement, quand tu as des enfants à ton bord, la tolérance, ça doit être zéro. Puis, en allant plus loin, dès que tu as quelqu'un à bord avec toi, la tolérance devrait être, jusqu'à un certain point, zéro. Puis c'est la raison pour laquelle on a des conducteurs désignés lorsqu'on est en groupe puis qu'on s'en va quelque part — le conducteur désigné, c'est celui qui n'a pas pris d'alcool — parce qu'on sait qu'il va pouvoir ramener tout le monde de façon sécuritaire. Mais, si on devait légiférer, je comprends de ce que vous nous dites que, dans un cas de figure comme celui que je viens d'exposer, vous n'iriez pas jusqu'à demander l'application de la tolérance zéro. C'est dans le cadre d'une activité organisée, d'un point de vue plus sociocommunautaire, parascolaire...

**M. Lafrance (Luc):** Loisirs...

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. Ça va, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va. Alors, merci. M. Lemay, M. Lafrance, merci de votre contribution à nos travaux.

Alors, je vais... Comme nos travaux sont terminés, je vais suspendre jusqu'à 19 h 30, ce soir. Alors, bon souper. Vous pouvez laisser vos choses ici.

*(Suspension de la séance à 17 h 44)*

*(Reprise à 19 h 34)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, mesdames, messieurs, 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 cellulaires.

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.

Alors, dans une première intervention, nous allons recevoir Mme Diane Desjardins. Mme Desjardins, bienvenue en commission. Vous avez cinq minutes pour votre exposé, et ensuite il y aura une période de 15 minutes pour des échanges avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole, Mme Desjardins.

### Mme Diane Desjardins

**Mme Desjardins (Diane):** Merci. Bonsoir. Et je vous remercie de me recevoir. J'ai fait... J'ai pris part de faire photocopier des documents. S'il y en a parmi vous qui veulent avoir une copie, on peut la faire circuler.

Bonsoir. Je vous remercie de me recevoir. Être ici ce soir est un privilège pour moi. Je tiens à vous parler au nom de toutes les personnes blessées qui, comme moi, souffrent en silence par peur d'exprimer ce qu'elles ressentent, afin de ne pas perdre leurs emplois. Mme la Présidente, Mmes, MM. les ministres et députés, permettez-moi de vous raconter mon expérience et les conséquences suite à mon accident hors route.

En un instant, j'ai vu ma vie basculer. Ma qualité de vie s'est vu diminuée, causé par mes douleurs permanentes. Je n'ai rien fait pour mériter une telle souffrance. Si cet accident était arrivé sur une voie publique, des actions auraient été prises contre le fautif. Mais, ici, ce n'est pas le cas. Mais, moi, je subis les effets d'un tel acte. L'employé qui blesse une personne doit être responsable de ses actes. Au regard de la loi civile, si un employé, pendant qu'il exécute le travail confié par son employeur, cause par sa faute un dommage à autrui, la victime peut poursuivre l'employeur, en plus de conserver son recours en dommages et intérêts contre l'employé.

Ce soir, je vous demande de revoir cette loi pour que des gestes commis hors route soient reconnus au même titre que des gestes commis sur une voie publique. Dans mon cas, si la loi aurait été reconnue au moment de l'accident, il y aurait eu un délit de fuite avec une non-assistance ainsi que négligence et falsification du rapport d'accident — serait-il possible que ce rapport d'accident soit en copie carbone? Le chef d'équipe avait une radio pour avertir en cas d'accident, mais elle ne l'utilisait pas.

Ici, j'ai marqué la modification des machines. Le conducteur d'un tracteur doit connaître sa machinerie et devrait être capable de la réparer, de vérifier son état. Munir des appareils d'un bras de sécurité s'ils dépassent la largeur des tracteurs, remorques, extracteurs et machinerie agricole ou tout autre véhicule qui circulent dans les champs. Je cite l'exemple du bras de sécurité des autobus scolaires et les bras installés au niveau des voies publiques également.

Modification du projet de loi n° 71. Voici des recommandations suggérées. Pour les policiers, afin... avoir le privilège d'émettre des constats d'infraction concernant la vitesse excessive dans les champs, au même titre que sur la voie publique, afin de protéger les travailleurs dans les champs. Ne pas s'approcher des machines dans les champs avec des véhicules. Voir à ce que la machine dans un champ soit de 10 kilomètres ou moins; la force d'inertie, quand nous roulons 40 kilomètres avec impact, est

multipliée par deux. Que la loi s'applique afin d'aider, s'il y a un accident dans les champs, pour que ces ajouts dans l'assurance automobile hors route permettent d'indemniser la personne qui subit des blessures ou lésions corporelles et qu'elle s'ajuste au même titre que la CSST, plus compensation.

J'ai eu beaucoup de difficultés à accepter cette épreuve. Et, encore aujourd'hui, la douleur est insupportable. J'ai peur de marcher sur la route, car le son du camion qui m'a frappée restera toujours gravé dans ma mémoire. Cette injustice ou cette malchance d'être au mauvais endroit au mauvais moment m'est incompréhensible. C'est une épreuve très difficile physiquement et moralement. J'étais une personne dynamique et j'aimais faire ce travail. Ma vie est bouleversée, et j'ai perdu ma dignité et mon amour-propre. Aujourd'hui, je dois me battre et me battre encore, il reste toujours cette maladie et ces douleurs.

Il faut modifier la loi pour que des injustices comme celles que j'ai vécues ne se reproduisent plus. C'est avec humilité et courage que je dénonce un tel comportement. Je demande que la responsabilité soit respectée de la part du chauffeur, autant dans les champs que sur la route, par des camions, autos ou tout véhicule à quatre roues ou deux roues, exemples: motocross ou vélo. La situation de danger est toujours présente quand il s'agit de sécurité.

Permettez-moi de vous exprimer ma reconnaissance pour l'écoute que vous m'avez... vous avez eue à mon égard. Merci.

● (19 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, Mme Desjardins. Merci de votre contribution. Alors, je vais donner la parole à Mme la ministre pour un échange de 7 min 30 s avec vous.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, Mme Desjardins, de vous être déplacée. Je pense qu'il y a des membres de votre famille également qui sont avec vous. On m'a dit que vous aviez fait un voyage de Rivière-du-Loup, alors c'est d'autant plus apprécié, là, l'effort que vous avez mis pour être présente. Et je vous l'ai offert tantôt, si, à la suite de cette commission, de ce témoignage, vous voulez me rencontrer personnellement, je vous l'offre, Mme Desjardins, alors ça me fera plaisir.

J'aimerais juste... Puis j'imagine que c'est pour le bénéfice de tout le monde, là. Puis je ne veux pas vous ramener de mauvais souvenirs, Mme Desjardins, je voudrais juste comprendre, on m'explique que c'est dans le cadre d'un accident de travail?

**Mme Desjardins (Diane):** Oui.

**Mme Boulet:** Puis je ne veux pas... je ne veux pas vous faire brasser vos émotions, loin de moi l'idée. C'est peut-être juste pour nous faire une mise en contexte pour qu'on comprenne mieux, là, la requête que vous venez faire ce soir. Alors, c'est dans le cadre d'un accident de travail qui s'est produit sur un terrain privé?

**Mme Desjardins (Diane):** Oui. Lors de mon travail, nous étions sur un extracteur à semis à extraire des plantes pour production, plants de semence, et le mécanicien venait de réparer la machine, et puis il est passé trop proche de la machine. Il n'est jamais arrêté, il a accroché la toile, et il est parti.

Moi, je me sentais coupable au début, car je me disais: C'est parce que, moi, j'étais dans les jambes, tu sais, j'étais en train de mettre mes gants et puis... On se sent toujours coupable quand il s'agit de... Mais, face à ça, après, j'ai réalisé que, grâce à moi... D'autres collègues de travail seraient peut-être comme moi et même pires ce soir. Donc, j'ai empêché que ces gens se fassent blesser autant que moi. Parce qu'après la toile il y avait, pour tenir la toile, un tube, un gros tube, et tout le monde aurait été frappé.

Moi, j'ai été projetée, mais j'ai perdu la mémoire, moi, un bout, je ne me rappelais pas de mes collègues de travail. Donc, tout ce que j'entendais, c'était: Won, won, won, tu sais, c'est quand... c'était très loin. Donc, j'étais gênée de demander à une collègue de travail, quand ça fait 25... bien, 26 ans qu'on travaille au même endroit, de demander: Bien, comment tu t'appelles? La réaction de la personne aurait peut-être été, bien, de dire: Bien, oui, mais voyons! Elle aurait peut-être ri de moi. Moi, c'était... j'avais peur de faire rire de moi. Donc, quand je suis revenue à moi, j'ai... à moi, oui et non, j'avais l'impression d'être dans la lune un peu, là, j'étais sonnée.

Et on m'a fait remplir un rapport d'accident. Un rapport d'accident, c'est un rapport qu'on remplit normalement avec l'employé pour expliquer que, oui, j'ai été blessé au travail. Mais ce rapport d'accident a été changé trois fois. Suite... Moi, j'ai marqué mon nom, mon numéro d'assurance sociale, mais je n'étais pas certaine, et j'ai signé mon nom. Et la chef d'équipe, elle, a pris la feuille et l'a mise en dessous de la pile.

Normalement, s'il y a un rapport d'accident... C'est une chose que, moi, je ne savais pas, mais on comprend quand on se fait blesser. Un rapport d'accident devrait être un papier avec un carbone, et tu remets la copie à l'employé comme en disant: Bien, regarde, tu as signé telle chose, tu as marqué telle chose. Donc, moi, étant donné que j'avais marqué juste ce qui était nécessaire, la chef d'équipe devait le remplir. Mais, regarde, j'ai couru après mon rapport d'accident, et puis ça a fait bien des bebelles, pour faire en sorte que, moi, j'ai... Ça a arrivé le jeudi. Le vendredi, j'ai rentré au travail pour aller... avoir spécialement ce rapport. Mais il n'y a pas personne qui a bougé.

Donc, suite à... au... Là, j'ai continué à travailler. Dans l'autre semaine, j'ai dit: Bof! Il va y avoir la fin de semaine. On est un peu comme tout le monde, on veut faire nos heures pour se qualifier pour le chômage. En tout cas, regarde, moi, j'ai fait du mieux que j'ai pu. J'ai retourné au travail. Et puis, à la fête des Mères, le 13, je me suis présentée à l'hôpital. Là, je n'étais plus capable, là. Regarde, j'avais mal partout, je ne dormais pas, puis c'était important que je dorme au niveau de... parce que c'est quand même un travail qui est physique, dans une pépinière, et je devais, à ce moment-là, dormir mes heures pour être capable de faire mon travail. Je me suis rendue... Mon mari a dit... Il dit: Regarde, c'est assez, là, on se rend à l'hôpital. Je me suis rendue à l'hôpital, et on m'a fait passer des examens et on m'a prescrit des médicaments.

J'ai continué mon travail dans l'autre semaine. Et, à un moment donné, mon cellulaire a resté allumé. On n'a pas le droit au cellulaire au travail. Donc, par un drôle de hasard, mon cellulaire... C'était la médecin qui m'appelait en me disant: Mme Desjardins, bien, regardez, vous avez... il y a quelque chose qui est dangereux. Vous avez passé un examen, et, à ce moment-là, il y a de quoi qui n'est pas correct. Vous revenez me voir le soir au bureau, à son cabinet.

Donc, j'y suis allée. Mais elle m'avait émis un... Moi, je voulais continuer à travailler. Elle m'avait émis un «travaux légers». Elle avait continué le «travaux légers», parce que le rapport... Le premier rapport d'accident, quand je suis allée à l'hôpital, c'était vraiment des travaux légers. Mais on a continué à me donner le même travail, et ainsi soit-il. Quand j'ai... La médecin m'a appelée pour me dire: Oui, mais c'est dangereux, là, vous devez avoir un... Il faut que vous passiez une résonance magnétique.

**La Présidente (Mme Doyer):** Pardon, Mme Desjardins, c'est parce que, vous savez, c'était sept minutes d'échange. Et je sais que vous voulez nous raconter bien des choses — vous êtes de ma région, en plus, Rivière-du-Loup, hein, la région du Bas-Saint-Laurent — mais je crois que la ministre et les collègues voudraient vous poser des questions pour bien comprendre qu'est-ce qui s'est passé et aussi sous quelle juridiction ou chapeau on se retrouve avec un cas tel que le vôtre, par rapport au projet de loi. On veut bien comprendre qu'est-ce que vous voulez nous emmener par rapport à la loi n° 71.

Alors, j'ose vous interrompre pour demander à la ministre si elle a des questions, peut-être, pour nous éclairer davantage.

**Mme Boulet:** Une simple question, parce que mon temps est passé, si le collègue me permet. Ce que je comprends comme message, c'est que vous aimeriez que, dans de tels cas, ça soit couvert par le régime du «no fault» de la SAAQ. C'est ce que je comprends. Maintenant, ma question est la suivante: Dans le cas qui vous est arrivé, Mme Desjardins, c'est un dossier de la CSST, est-ce que la CSST vous suit? Est-ce qu'elle vous indemnise actuellement? ● (19 h 50) ●

**Mme Desjardins (Diane):** Présentement, j'ai 40 \$ par jour, quand j'en gagnais... J'avais 17 \$ de l'heure. O.K., j'étais saisonnière. Mais je trouve difficile de me battre pour gagner des barres de bain et une canne. J'ai donc dû...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est d'adaptation dont vous nous parlez?

**Mme Desjardins (Diane):** Oui...

**La Présidente (Mme Doyer):** De moyens d'adapter votre domicile.

**Mme Desjardins (Diane):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y, madame...

**Mme Boulet:** Bien, alors là, vous recevez 40 \$ par jour. Ça, c'est en fonction de ce que vous gagniez précédemment. Ils ont juste pris probablement la période saisonnière puis ils l'ont étalée sur une année complète, et là ça vous donne à peu près une moyenne de 200 \$ par semaine. J'essaie juste de comprendre, Mme Desjardins, au bénéfice de tout le monde ici. Bon, c'est sûr que ça ne se compare pas à un salaire de 17 \$ de l'heure, là, on en convient tous.

Maintenant, pour adapter votre domicile, il n'y a pas de l'aide supplémentaire? Parce que normalement il y a des programmes d'adaptation au domicile, qui ne sont pas nécessairement à la CSST mais qu'on peut avoir à

partir de d'autres programmes, là, pour les personnes qui ont des difficultés ou des handicaps. Il y a des programmes pour aider à adapter une salle de bain, une entrée permanente, poser un ascenseur. Ces choses-là existent actuellement, là. Est-ce que c'est parce qu'on vous a refusé ça, Mme Desjardins?

**Mme Desjardins (Diane):** J'ai frappé pratiquement à toutes les portes, et on m'a refusé un peu partout. Je ne comprends pas. J'ai besoin, on me refuse. On m'a... Dernièrement, j'ai gagné au niveau lésions professionnelles, au niveau de la CSST, j'ai gagné des barres de bain. C'est drôle, parce que, des barres de bain, je ne suis même pas capable de les installer. C'est drôle, hein? Je n'avais pas de barre de bain, j'en voulais, mais là je ne suis pas capable de les installer parce que, les installer, de ce bras-là, je ne peux pas. Ça ne me donne rien d'avoir une barre sur ce côté-là, je ne peux vraiment pas m'agripper. Donc, si je fais poser les barres, j'ai le dos au champignons. Est-ce que c'est sécuritaire?

**Mme Boulet:** Mme la Présidente, si vous me permettez...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui.

**Mme Boulet:** ...dans ce cas-ci, il me semble — chez nous, ça fonctionne comme ça — que le CLSC envoie un ergothérapeute faire l'évaluation de la dynamique, là, et des besoins de la personne puis qu'est-ce que ça prend comme adaptations au niveau de la salle de bain, de l'entrée ou... Et l'ergothérapeute, normalement, identifie les besoins. Normalement, il calcule puis... Je pense qu'ils vont jusqu'à 20 000 \$, là, en tout cas à ma connaissance, là, au moins, là. Ils n'ont pas fait ça avec vous, Mme Desjardins?

**Mme Desjardins (Diane):** Non.

**Mme Boulet:** Bon. Alors, moi, je prends bonne note. C'est des dossiers qui relèvent davantage de mon collègue au ministère du Travail, mais, je vous l'ai dit tantôt, Mme Desjardins, on vous rencontrera dans un deuxième temps avec les gens du ministère du Travail puis on verra qu'est-ce qu'on peut faire pour vous aider davantage. Merci pour le temps que vous m'avez accordé.

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

**M. Bergeron:** Alors, Mme la Présidente, je serai bref. Écoutez, d'abord, Mme Desjardins, merci infiniment d'être des nôtres... d'être des nôtres ce soir. Merci... merci du courage dont vous avez fait preuve pour être des nôtres ce soir et puis pour nous exprimer ce que vous nous avez exprimé.

Écoutez, notre responsabilité en tant que législateur par rapport à la loi... au projet de loi n° 71 et aux dispositions du Code de la sécurité routière nous amène évidemment à considérer les éléments que vous nous avez présentés et de voir qu'est-ce qui peut être éventuellement mis en place au niveau de la législation. Je ne vous cacherai pas que ce n'est peut-être pas évident au premier abord, parce que la situation que vous avez vécue et que vous vivez encore relève à la fois de la CSST, des affaires sociales.

Et, quant à une éventuelle application dans des champs du Code de la sécurité routière, ça occasionne un certain nombre de problèmes logistiques, qui ne sont peut-être pas insurmontables mais sur lesquels il faut... il faudra éventuellement se pencher. Mais, tu sais, il y a toute la question des assurances privées. Lorsqu'on est sur un terrain privé, normalement ce sont les assurances qui doivent intervenir dans ce genre de situation là. Comment faire en sorte... Vous parliez dans votre mémoire que les policiers puissent émettre des constats d'infraction dans les champs. Comment faire en sorte que les policiers puissent avoir accès à des champs privés pour faire appliquer le Code de la sécurité routière? Alors, c'est sûr qu'il y a un certain nombre de problèmes logistiques d'application.

Mais je vous remercie à mon tour de vous être donné la peine de nous sensibiliser à l'égard de cette réalité, cette problématique que vous avez vécue et que vous vivez encore, de telle sorte de nous permettre de voir jusqu'à quel point, par rapport au Code de la sécurité routière, on est capables éventuellement de faire des... de faire des ajustements, des amendements qui pourraient éventuellement répondre, en tout ou en partie, à vos recommandations. Alors, merci encore.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Desjardins, peut-être un dernier mot avant de nous laisser?

**Mme Desjardins (Diane):** Oui. Je tiens à vous remercier du fond du coeur. Et puis j'ai ici, en plus d'avoir... malgré tout vous présenter aussi la maladie, entre autres, qui s'est formée, c'est l'algodystrophie. Ça fait que, pour ceux qui ne savent pas qu'est-ce que c'est, cette maladie... Parce que l'accident, entre autres, a provoqué cette maladie, le pourquoi que mon côté, tout le côté droit était imputé. Donc, ceux qui veulent savoir qu'est-ce que cette maladie, donc je vais vous laisser les coordonnées que j'ai à ma disposition. Et je vous remercie du fond du coeur. Puis, c'est une grande richesse d'être ici ce soir parce que je vois des gens, des visages que je vois à la télévision. Et puis je suis très heureuse d'avoir venu, malgré mon mal... et ça me prendrait une petite pilule de plus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, Mme Desjardins. Merci beaucoup de votre humour puis de votre contribution, aussi, à nos travaux. Puis soyez assurée que nous allons bien lire votre document. Bon retour chez vous... chez nous, aussi.

Alors, je vais suspendre quelques minutes pour permettre à M. Champagne de prendre place.

*(Suspension de la séance à 19 h 57)*

*(Reprise à 20 heures)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bienvenue, M. Champagne, en commission parlementaire. Vous avez cinq minutes pour faire la présentation de votre mémoire, et ensuite il y aura un échange de 15 minutes avec les parlementaires. À vous la parole.

**M. Yvan Champagne**

**M. Champagne (Yvan):** ...vous avez déjà consulté ce que j'avais envoyé?

**La Présidente (Mme Doyer):** Pardon?

**M. Champagne (Yvan):** À ce moment-ci, vous avez déjà consulté ce que j'ai envoyé?

**La Présidente (Mme Doyer):** Normalement, oui. Nous l'avons reçu.

**M. Champagne (Yvan):** O.K. Bien, c'est ça. Ça fait qu'en fin de compte ce qui arrive là-dedans, c'est qu'il y aurait besoin de souplesse en ce qui concerne, là, les bicyclettes assistées, là, parce qu'on ne peut pas s'imaginer que... Parce que, sur le marché maintenant, il y a des bicyclettes... il y a des tricycles, il y a des bicycles, puis il y a des scooters assistés. Ces bicycles-là, ces vélos-là, ils ne peuvent pas tous fonctionner de la même façon.

Puis, si on regarde dans le Code de la sécurité routière, ça dit que «nul ne peut circuler avec une bicyclette assistée» si elle ne répond pas à certains critères. Mais c'est impossible, si on s' imagine que, sur le marché, il y a environ 200 bicyclettes différentes assistées, autant de tricycles puis autant de scooters, qu'il y a autant de compagnies. Ces véhicules-là ne peuvent pas tous fonctionner de la même façon.

Puis, si on regarde, à un moment donné, ils disent que les moteurs ne doivent pas s'enclencher avant 3 km/h. Bien, c'est parce qu'à quelque part il ne faut pas oublier... perdre de vue que la grosse clientèle de ces véhicules-là... les véhicules hybrides sont utilisés par des personnes à mobilité réduite, en général. Ça s'approche... C'est plus mobile, on va dire, que les triporteurs puis les quadriporteurs. Tu sais, la personne est plus active, elle est capable de monter sur un vélo, mais ça ne veut pas dire qu'elle est capable de pédaler jusqu'à 3 km, que le moteur s'engage. De toute façon, je serais surpris que vous en trouveriez, des vélos qui marchent comme ça. Je pense que, la plupart des vélos, tu peux les partir à zéro. Mais la loi dit que c'est interdit.

Puis, si on regarde... Parce qu'aussi ça, c'est après 2002. Il y avait les bicycles assistés électriques, mais avant ça, si on recule, il y avait des bicyclettes avec des petits moteurs à essence, à basse révolution, qui existent depuis une centaine d'années. Moi, j'ai vérifié ici, à la bibliothèque, puis, dans les codes de sécurité routière, là, on a reculé, là, jusqu'en 1920, il n'y a jamais eu d'interdiction de conduire des bicyclettes assistées, qu'elles soient à moteur à essence ou à moteur électrique. Ça a toujours été correct. Mais là, aujourd'hui, les policiers... il n'y a rien, rien dans le Code de la sécurité routière qui dit que tu peux circuler avec ça.

Ça fait que les policiers, sur un coin de rue, en dedans de cinq à 10 minutes, ils n'ont pas le temps de vérifier la légalité du vélo. Puis, de toute façon, en partant, ça dit qu'il n'est pas légal, à condition... Ça fait qu'il fait une contravention comme quoi que tu n'as pas le droit de circuler dans la rue. Ou il va dire aussi... Parce qu'ils ne savent plus... il n'est pas déterminé clairement. Ça fait que, là, il peut prendre aussi une bicyclette jouet, un véhicule jouet, c'est-à-dire, vous savez, les petits «pocket bikes» ou les trottinettes? Ça n'a rien à voir, il n'y a même pas de pédales là-dessus, ça ne peut pas être un... ce n'est même pas un véhicule hybride, là. Puis... Ça fait que, là, eux autres, les policiers...

Ça fait que ça, ça ne se rend même pas à la cour. Là, après, les avocats de la cour... Imaginez-vous tout le

monde que ça dérange. Le policier, premièrement, il passe une heure sur le coin de la rue à essayer de trouver un article qui fitte, quand il n'y en a pas. Après ça, ça s'en va à l'avocat, ça s'en va à la cour, ça s'en va au juge, puis là, à la fin, il déchire tout ça, il dit: Bien, c'est une erreur de... c'est... il n'y a pas de définition qui marche avec ça, puis il n'y rien d'illégal à circuler avec une bicyclette, parce que...

Puis, si on se réfère, là... Ce qui est extraordinaire là-dedans, si... je l'ai probablement donné dans mon mémoire, si on se réfère à la loi de l'Ontario, l'Ontario inclut le Québec comme... dans leur texte de loi à eux autres, qui est très, très, très bien détaillé, avec photos de tous les véhicules hybrides qui existent, soit à essence, à deux roues, trois roues, scooters... puis il dit: Et le Québec est là-dedans. Mais, nous autres, dans notre Code de sécurité routière, on a ... zéro, rien. Ça fait que tu ne peux pas... ça ne marche pas pantoute! Mais mon mémoire est très épais, je pense, vous avez...

**La Présidente (Mme Doyer):** On l'a.

**M. Champagne (Yvan):** Oui, puis je pense qu'il est très clair, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Détaillé.

**M. Champagne (Yvan):** Ah! il est très bien détaillé. Moi, je faisais ça tout seul, puis je me concentrais, puis je pitonnais ça, puis j'ai travaillé bien fort.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, vous auriez terminé, M. Champagne? Puis, de toute façon...

**M. Champagne (Yvan):** Bien, vous avez des...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, avec les...

**M. Champagne (Yvan):** Si vous avez des questions, là...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...avec les échanges vous allez pouvoir compléter.

**M. Champagne (Yvan):** Parce que je vais répéter toujours la même chose, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Parfait! Alors, Mme la ministre, à vous la parole, pour un échange de 7 min 30 s.

**Mme Boulet:** Alors, M. Champagne, merci d'être parmi nous ce soir. Ça nous fait plaisir de vous entendre. Vous allez, pour mon... Je vais dire, pour mon bénéfice à moi, mais j' imagine qu'il y en a d'autres qui vont en profiter également. M. Champagne, même la Société d'assurance automobile a de la difficulté, là, à bien cerner c'est quoi, le problème. Mais... mais...

**Une voix: ...**

**Mme Boulet:** Non, non, mais, dites-moi, c'est... c'est... Là, vous, vous fabriquez des bicycles électriques, c'est ça? Vous voulez en fabriquer?

**M. Champagne (Yvan):** Moi, là, je suis... moi, je suis une PME, je suis un manufacturier...

**Mme Boulet:** Oui, c'est ça. Alors... O.K.

**M. Champagne (Yvan):** ...de véhicules fabriqués... je fais des véhicules sur mesure.

**Mme Boulet:** D'accord.

**M. Champagne (Yvan):** Bon. Mais le problème, ce n'est pas vraiment ça. Parce qu'en quelque part c'est comme je disais tantôt, la plupart des personnes qui utilisent de tels vélos, des vélos hybrides, c'est des personnes entre 50 et 80 ans. Ce n'est pas rare de voir une madame de 80 ans avec un triporteur puis un petit panier aller chez Provigo, aller chercher un pain, peut-être pour toutes sortes...

**Mme Boulet:** ...M. Champagne, mais c'est où...

**M. Champagne (Yvan):** Mais c'est ça, là.

**Mme Boulet:** ...mais c'est où...

**M. Champagne (Yvan):** Mais c'est que c'est interdit dans le Code de la sécurité routière.

**Mme Boulet:** C'est...

**M. Champagne (Yvan):** C'est marqué, à l'article 492.2: Nul ne peut circuler sur un chemin public avec une bicyclette assistée. Comment pouvez-vous interdire un vélo de circuler? C'est marqué clairement ça.

**Mme Boulet:** Alors, ce que Mme St-Cyr dit, à côté — puis peut-être que je pourrais lui laisser la parole, si vous me permettez, Mme la Présidente — alors, il y aurait un projet pilote actuellement, là.

**M. Champagne (Yvan):** Bien, ce n'est pas... Bien...

**Mme Boulet:** Alors, je vais laisser Mme St-Cyr... puis après, M. Champagne, vous nous répondrez, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci, Mme la Présidente. Alors, je vais juste mentionner qu'on a mandaté l'institut de santé publique pour faire une recherche là-dessus, justement pour voir quelle place et quelles règles on devrait donner pour permettre la circulation des diverses aides à la mobilité, parce qu'effectivement ce n'était pas couvert comme tel dans le code. Alors, vous avez mentionné le triporteur. Il peut y avoir d'autres éléments qui ajoutent... Et on attend leur rapport incessamment pour voir comment est-ce que ça peut cohabiter puis à quelles conditions.

**M. Champagne (Yvan):** Ce qui est extraordinaire, si vous regardez dans le code de la sécurité routière de l'Ontario, il dit que le Québec est déjà... sont déjà avec transport... Il y a huit provinces au Canada qui disent qu'elles ont déjà accepté et légalisé de tels véhicules. Puis vous me dites que vous préparez un projet pilote. Le...

Eux autres, en Ontario, ils disent que le projet pilote a été fait. Ils l'ont étudié, ils l'ont adopté, et le Québec en fait partie.

**Mme Boulet:** Le Québec en fait partie, mais vous m'avez dit que là on n'avait pas le droit de circuler, puis là vous me dites que...

**M. Champagne (Yvan):** Bien non, mais ce qui est inscrit dans le Code de la sécurité routière du Québec... Ce que je vous dis qui est inscrit dans le code de l'Ontario dit que le Québec... C'est ça qui est extraordinaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien, je veux bien comprendre. Bien, là, est-ce que je peux me permettre, Mme la ministre?

**Mme Boulet:** Oui, oui. Oui, oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Parce que, moi, ce que je veux... ce que je pense comprendre de ce que veut nous... puis vous me dites si je suis dans l'erreur, c'est que, vous, vous fabriquez des véhicules, hein, pour des personnes. Et ce que vous dites, c'est qu'en Ontario ils ont régi les véhicules du Québec qui circulent sur leur territoire?

**M. Champagne (Yvan):** Non, non, non, ce n'est pas ça du tout.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! C'est ça que j'ai de la misère à comprendre.

**M. Champagne (Yvan):** Non, non, non. Ils disent...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Au Québec, c'est autorisé?

**M. Champagne (Yvan):** C'est ça. Dans huit provinces... Il y a le Manitoba... Si vous le consultez — je pense que je vous l'ai donné, le lien, à un moment donné — si vous regardez, en Ontario, c'est très bien détaillé. Ils parlent des vélos, puis tout ça...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...décrivent tous les appareils.

**M. Champagne (Yvan):** Ils décrivent les vélos hybrides de tout acabit, là, qu'ils soient à essence ou électriques, tricycles, bicycles, puis là ils... Parce qu'à quelque part ça peut... c'est tout à fait logique. Comme une automobile, ça ne fonctionne pas tout pareil. Il y a des... il y a des personnes qui ont des autos... ils sont handicapés, puis leurs vélos fonctionnent de façon différente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je crois que...

**M. Champagne (Yvan):** Hein, il y a des autos, là, qui ont des pédales à gaz à la main, au lieu des pieds.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. J'ai...

**M. Champagne (Yvan):** C'est la même chose pour les vélos. Il y a des vélos adaptés.

**La Présidente (Mme Doyer):** Donc, il y a un vide, puis vous voudriez qu'il soit comblé. Parfait.

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** Je comprends. Vous avez raison.

**Mme Boulet:** M. Champagne, c'est parce que j'ai M. Bergeron à côté de moi qui me dit que ce n'est pas interdit. Alors, je vais le laisser...

**M. Champagne (Yvan):** Non, non, mais c'est ça qui arrive. Quand on vérifie à un puis on vérifie à l'autre, un dit: Tu as le droit, l'autre: Tu n'as pas... Au fond, on a le droit. Ceux qui ne sont pas au courant, ils disent: Bien non, tu n'as pas le droit. Mais, quand on vérifie, là, à la SAAQ, ils disent: Ce n'est pas interdit. Ce n'est pas marqué qu'on a le droit, c'est marqué que ce n'est pas interdit. Puis, si on regarde à l'article 492, ça dit: Nul ne peut circuler sur un chemin public avec un bicycle assisté.

**Mme Boulet:** Mais, si ce n'est pas interdit, c'est quoi, le problème, M. Champagne?

**M. Champagne (Yvan):** Le problème, c'est qu'ils ne disent pas que c'est correct.

**Mme Boulet:** Mais, quand ce n'est pas interdit, ça veut dire que c'est permis.

● (20 h 10) ●

**M. Champagne (Yvan):** C'est que ce n'est rien d'écrit. Puis, si on fouille, c'est là qu'il devient, le problème, parce que, sur le coin de la rue, le policier n'est pas capable de vérifier que tu as le droit de circuler. Ça fait qu'il te donne une contravention, puis là, après un mois, deux mois, trois mois, quatre mois que ça traîne entre des avocats, puis des juges, puis ci, puis ça, il te dit: C'est bien beau, il dit...

**La Présidente (Mme Doyer):** Monsieur...

**M. Champagne (Yvan):** ...on va tout effacer ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Champagne, on a bien compris la problématique. Alors, c'est ça, je pense que, pour clarifier la situation quant à ce que vous nous... ce dont vous nous faites part, je vais donner la parole à M. Bergeron, du ministère des Transports, puis il va essayer de nous clarifier ça, de nous aider. Et, M. Bergeron, je vous demanderai aussi de donner votre titre et votre nom au complet.

**M. Bergeron (Gaéтан):** Oui. Bonjour. Je suis Gaéтан Bergeron, chef du service de l'ingénierie des véhicules à la Société de l'assurance auto.

M. Champagne, j'aimerais savoir dans un premier temps... Vous dites que vous fabriquez des véhicules. Est-ce que le moteur est électrique ou à essence?

**M. Champagne (Yvan):** Bien, moi, c'est des moteurs à essence, là, à bas régime, là. Ils sont conçus spécialement pour ça.

**M. Bergeron (Gaéтан):** Parce que le Code de sécurité routière définit une bicyclette assistée, et ce doit être absolument un moteur électrique. Donc, vos véhicules ne peuvent pas être des bicyclettes assistées. Une bicyclette qui a un moteur, selon la cylindrée, selon la vitesse, ça devient soit un cyclomoteur ou une moto.

**Mme Boulet:** Quand elle est à essence.

**M. Bergeron (Gaéтан):** Oui, avec un moteur à essence.

**M. Champagne (Yvan):** Bien, tu sais, là, c'est exactement un cyclomoteur, c'est-à-dire des pédales avec un moteur. Nous autres, on a vérifié ici, à la bibliothèque, là, puis, en dedans de... comme des... il y avait des Velosolex, il y a eu des Whizzer, il y a eu... autant... Autres temps, autres moeurs. Il y a eu des centaines et des centaines de compagnies, avec des petits moteurs à essence conçus pour être installés sur des vélos, de la même façon qu'aujourd'hui ça l'est avec des bicycles électriques. Peut-être que, dans 50 ans, ça va être complètement autre chose. Mais ils disent ici que...

**La Présidente (Mme Doyer):** Monsieur... monsieur...

**M. Champagne (Yvan):** ...ça n'a jamais été interdit, ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Champagne, je pense, qu'on va laisser parler M. Bergeron, de dire au complet ce qu'il veut nous spécifier par rapport aux divers véhicules.

**M. Bergeron (Gaéтан):** Un vélo dont vous parlez, le Whizzer, par exemple, qui avait un moteur de 138 cc dans le temps, c'était une bicyclette, il n'y a pas de réglementation à ce moment-là. Donc, c'était permis de circuler, c'était considéré comme un vélo sans autre chose. Depuis 1982, une bicyclette qui a un moteur électrique... depuis 1982, qui a un moteur, excusez, à essence de plus de 125 cc, c'est une moto au sens du code. Si le moteur a moins de 50 cc, c'est un cyclomoteur, avec la plaque qui va avec les cyclomoteurs et le permis de conduire, etc.

**M. Champagne (Yvan):** Oui, mais ils n'ont pas de pédales, les cyclomoteurs, ce que vous parlez, avec une plaque...

**M. Bergeron (Gaéтан):** Maintenant, on ne fait plus de différence. Ce dont vous parlez, avec des pédales, dans le temps, on appelait ça des mobylettes. Une mobylette, ça n'existe plus dans le langage légal du code. On parle de bicyclette, bicyclette assistée, cyclomoteur, qui peut avoir des pédales ou pas, mais qui a une transmission automatique, un moteur de 50 cc et qui roule à maximum 70 km/h. Ça, c'est un cyclomoteur. Vous, si ça a moins de 50 cc, l'endroit où on pourrait classifier ça, ce serait dans le cyclomoteur, avec l'information que j'ai en ce moment.

**M. Champagne (Yvan):** ...document?

**La Présidente (Mme Doyer):** Le... le...

**M. Champagne (Yvan):** Parce qu'il y a une nuance ici, là. Il y a une nuance importante, là, quand on parle de vélo puis de scooter 50 cc. C'est parce que le scooter 50 cc... Tiens, ça ici. Est-ce que c'est possible de le faire circuler?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Bergeron, vous pouvez continuer...

**M. Champagne (Yvan):** ...une nuance concernant la... Parce qu'un scooter à 50 cc peut aller dans des zones jusqu'à 70 km/h, tandis que le vélo... Puis ils marquent aussi 50 cc et plus. Tandis que, quand ils parlent du vélo, d'un maximum de 50,3 cc et moins... Moi, j'ai un papier de la SAAQ. À la SAAQ, eux autres, ils l'ont vérifié comme ça. Ils disent: S'il s'agit d'un moteur de 50,3 cc et moins, il s'agit d'une bicyclette au sens de la loi. Moi, j'ai un papier de la SAAQ qui est daté de cette année, là, avec vérification, mais c'est pour ça que la nuance est importante, parce qu'il y en a un qui peut aller jusqu'à 70 km/h, tandis que la bicyclette ne peut pas dépasser 50 km/h. Elle doit circuler absolument dans les cités et villes. Elle ne doit pas sortir des villes, elle doit exclusivement être utilisée dans les villes. Tandis que le scooter sans pédales, lui, peut sortir de la ville.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Champagne, j'ai une bonne nouvelle pour vous. Vous venez de vous gagner une rencontre avec la SAAQ et le ministère pour clarifier tout ça. La ministre vient de me dire que, regardez, vous allez...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, oui, puis je pense qu'il y a...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, oui, oui

**Mme Boulet:** Mais, M. Champagne, peut-être qu'on...

**La Présidente (Mme Doyer):** Au moins clarifier les choses.

**Mme Boulet:** Peut-être que ce que vous avez expliqué à la SAAQ a été mal compris ou... mais vous n'êtes pas, là, sur la même longueur d'onde. Eux nous disent que c'est permis; vous, vous avez l'air à avoir... Alors, on va...

**M. Champagne (Yvan):** Ce qu'il dit, il a raison, mais c'est parce qu'on parle d'autre chose.

**Mme Boulet:** Bien... Mais on va...

**M. Champagne (Yvan):** Moi, je vous parle de...

**Mme Boulet:** M. Champagne, on va organiser une rencontre — ça vous convient? — à court terme avec la Société de l'assurance automobile. Et il y aura un attaché politique de mon bureau qui y sera. Puis on va essayer

d'éclaircir, là, votre bicyclette, si c'est une motocyclette ou une bicyclette.

**M. Champagne (Yvan):** ...si c'est possible de consulter la loi de l'Ontario, là, c'est tellement clair.

**Mme Boulet:** Oui. O.K. Mais là on a pris ça en note, là, puis ils vont regarder ça avant de vous recevoir. Et ça va nous faire plaisir. Alors, je ne sais pas si mon collègue...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** D'accord. Ça me fait plaisir, M. Champagne.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est bien. Bien, c'est beau. Alors, M. Champagne, on comprend, là, que vous allez avoir une rencontre. C'est à ça que ça sert, aussi... Vous allez avoir une rencontre pour clarifier tout ça. Vous apporterez les documents que vous voudrez...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, c'est important. Alors, merci. Merci de votre contribution. Alors, je suspends quelques instants.

*(Suspension de la séance à 20 h 16)*

*(Reprise à 20 h 19)*

**La Présidente (Mme Doyer):** ...cinq minutes pour nous présenter votre mémoire, et ensuite nous allons commencer un échange avec les parlementaires. À vous la parole.

**M. Nicolas A. Andreescu**

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Bonsoir. Écoutez, mes... ma présentation sera... c'est sur des petits articles. Ce n'est pas des bicyclettes, ce n'est pas des accidents, là, il n'y a rien de grave.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Dans l'article 444, l'item 25, le dernier paragraphe, on dit qu'«en face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique, un piéton peut s'engager [...] seulement s'il est en mesure d'atteindre l'autre trottoir...» Moi, je veux savoir... Moi, je dis que ce n'est pas possible. Quelqu'un ne peut pas savoir combien de temps ça prend pour traverser de l'autre côté, parce que les signaux ne sont pas réglés pour tout le monde. Si vous avez cinq ans... 15 ans et vous traversez en grande vitesse, ça va. Mais, moi, là, j'ai vu beaucoup de personnes qui sont prises, elles n'arrivent pas de traverser, parce qu'ils ne savent pas quand il va s'arrêter. Alors, quand vous dites, dans le projet de loi, qu'une personne peut s'engager seulement si elle est en mesure d'atteindre l'autre côté, moi, ça ne marche pas. Ce n'est pas possible. J'ai fait l'expérience moi-même.

● (20 h 20) ●

Bon. Dans l'article 451, vous parlez de la traversée perpendiculaire. Moi, là, étant à Blainville... et, à Blainville, il y a plusieurs endroits où cette traversée est disponible et possible, et encore une fois j'ai passé, la semaine passée, une couple d'heures à... une couple d'heures chaque fois à diverses intersections, et il y a beaucoup de personnes qui commencent à traverser, mais ils n'arrivent pas à finir. Ils sont arrêtés, disons, entre le centre de l'intersection et l'endroit où ils voulaient traverser. Ils sont pris au milieu. La voiture s'arrête, et ils sont pris là-bas, et il peut attendre... les voitures doivent attendre qu'ils aient fini la traversée.

D'après moi, ça, c'est un appel à accident. Ce type d'intersection dans lequel vous permettez de traverser en diagonale, ça doit être interdit. Les gens doivent traverser d'un trottoir à l'autre, jamais en diagonale. Les jeunes peuvent le faire, que les jeunes en bicyclette le fassent, mais les personnes d'un certain âge n'arrivent pas à le faire, jamais. J'ai regardé, j'ai essayé, avec des voisins, à le faire, de différents âges, et ça ne marche pas. Il y a des gens qui peuvent le faire. Si vous êtes très mobile, vous n'avez pas de problème. Mais, si vous n'êtes pas mobile, si vous avez des difficultés à marcher, vous allez rester pris là. C'est un appel à l'accident.

Et là j'arrive à l'item qui me choque le plus, le 492.4, dans lequel il dit que «le gouvernement peut, par règlement, rendre obligatoire, pour une personne âgée de 12 ans [et] moins [prend] place sur une bicyclette, le port d'un casque protecteur». Je trouve que, depuis quelques années, le gouvernement actuel, et la ministre actuelle, est en train d'introduire des lois qui sont de plus en plus restrictives, qui sont de plus en plus des mesures de nous empêcher de faire des choses. Si, moi, comme parent, je veux que mes enfants mettent un casque pour aller... pour la bicyclette, c'est à moi de le décider. Ce n'est pas au gouvernement de régler ça. J'ai passé un mois en Europe, au mois de janvier, et j'en ai vu, des bicyclettes, partout. Pas un seul casque, même pour un enfant de trois ans. Pourquoi le faire ici? Qui en... a besoin de ça? J'ai parlé avec beaucoup de parents. Moi, je suis parent et grand-parent, et, si ça arrive, là, mes enfants ou mes petits-enfants ne feront plus de bicyclette. Pas compliqué. On ne veut pas de règle comme ça.

Et finalement le... mon dernier... ma dernière... mon dernier commentaire, ça réfère aux dispositions finales, concernant la majoration pour les véhicules qui vont... qui font des remorquages sur les routes principales. Ça, ce sont des gens rapaces. Vous arrêtez au côté de la route pour deux minutes, et ils arrivent pour vous ramener. Ça coûte une fortune. Ça coûte très cher, et vous leur donnez encore une majoration de presque 6 %. Pourquoi? La vie est chère. L'augmentation du coût de la vie dans la dernière année, c'était très petite, même pas 1 %. Alors, pourquoi leur donner ça?

Alors, c'est tout ce que j'avais à dire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci M. Andreescu. Alors, Mme la ministre, vous avez 7 min 30 s pour un échange avec M. Andreescu.

**Mme Boulet:** J'ai avec moi, si vous me permettez, Mme la Présidente, un spécialiste de la signalisation à la Société de l'assurance automobile qui pourrait répondre à monsieur sur le premier point, là, quand vous dites, là, qu'on ne peut pas atteindre... qu'on ne peut pas prendre...

traverser à un feu si on n'est pas en mesure d'atteindre l'autre trottoir, quand vous dites qu'on n'est pas sûr d'atteindre l'autre trottoir. C'est ça que vous avez passé comme commentaire?

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Exact.

**Mme Boulet:** Alors, vous permettez que je laisse la parole au spécialiste de la SAAQ? Après, on pourra peut-être prendre les autres points que vous avez soulevés, là, puis peut-être je vais vous demander de mieux préciser, là, qu'est-ce que vous voulez qu'on change puis dans quel sens. Parce que je pense que je n'ai pas très bien compris, là, votre volonté ou vos... ou votre requête à l'égard des autres articles de loi. Alors, je vais laisser... C'est M. Michel...

**M. Masse (Michel):** Michel Masse.

**La Présidente (Mme Doyer):** Si vous me permettez, je vais demander aux collègues s'il y a consentement pour que monsieur intervienne.

**Une voix:** Consentement.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je vais vous demander de nous redire votre nom et votre fonction.

**M. Masse (Michel):** Mon nom est Michel Masse. Je suis ingénieur. Je suis au ministère des Transports. Je suis responsable du secteur Signalisation.

Donc, pour répondre à votre questionnement, la modification qui est faite au code est juste d'introduire finalement les... les... le décompte numérique, qui sont ajoutés sur les feux de circulation, parce qu'au niveau du dégagement... en tout cas ce qu'on appelle... À un feu clignotant, là, dans la... au niveau du phasage des feux de piétons, c'est ce qu'on appelle la phase de dégagement. Habituellement, ce temps-là est calculé en fonction de pouvoir traverser la chaussée, donc en fonction de la largeur de la chaussée à traverser et en fonction d'une vitesse de marche de piéton. Et donc les vitesses de marche qui sont prévues dans les normes tiennent compte des personnes âgées. Donc, tout dépendant de l'achalandage, du type de piétons à une intersection, donc la vitesse de marche peut varier de 0,9 mètre par seconde à 1,3 mètre par seconde, donc des personnes qui marchent plus vite. Donc, 0,9, habituellement c'est la vitesse de marche qui est considérée pour les personnes, là, âgées, donc qui ont un peu de difficultés à se déplacer.

Donc, ce feu clignotant là habituellement est calculé en fonction de ce temps de... cette vitesse de marche là, plus la longueur de la chaussée, d'une chaîne de trottoir à l'autre chaîne de trottoir, pour traverser toute la chaussée. Et ça clignote pendant toute cette durée-là. Donc, habituellement, un piéton, lorsqu'il commence à traverser au début du feu clignotant, bien il a tout le temps nécessaire pour compléter sa traverse et d'arriver à l'autre extrémité de la chaussée, là.

Donc, la disposition dans le code ne change pas par rapport à la pratique déjà, là, au niveau des feux de piétons qu'on retrouve. C'était juste d'introduire finalement l'autre message complémentaire, justement, le décompte numérique, qui informe le piéton, qui lui donne le nombre de secondes qu'il a pour traverser. Et ce nombre de

secondes là donne justement le temps qu'il a. Il est calculé en fonction de la longueur de la chaussée à traverser, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Andreescu.

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Oui. Il n'y a pas de secondes, là. Si vous venez à Blainville, oui, il y a, parce que c'est des... assez moderne. Mais, si vous allez, par exemple... je ne sais pas, moi, si vous prenez Atwater et Sherbrooke, à Montréal, il n'y a pas... Il y a... on a mis un clignotant, là, mais il n'y a pas de temps, là. Et ce n'est pas des secondes, c'est... Les intersections qui sont, là, avec des secondes sont très, très rares à Montréal.

**M. Masse (Michel):** Et c'est la raison pour laquelle on introduit dans les normes le décompte numérique, justement pour donner cette information-là supplémentaire au piéton avant de traverser, pour qu'il sache le nombre... le temps qu'il a pour traverser. Et présentement, dans les normes de signalisation, le seul feu pour piétons qui est décrit dans les normes, c'est le feu à décompte numérique. Et ça a été introduit dans les normes en décembre 2007, et on a donné un délai de conformité aux normes jusqu'au 31 décembre 2010. Donc, les feux piétons devraient, depuis 2007, se transformer tranquillement en des feux à décompte numérique, pour arriver, à la fin de l'année, là... On verra à la fin de l'année qu'est-ce qui arrivera, mais le délai qui a été donné, c'est le 31 décembre 2010, pour transformer tous les feux, pour n'avoir que des feux à décompte, pour qu'ils soient évidemment plus complets, pour donner l'information plus claire et plus précise aux piétons avant de traverser. C'est sûr qu'avant, lorsqu'il n'y a pas de décompte, c'est sûr que, lorsque la main clignotante apparaît, il n'y a aucune information au piéton pour lui dire le temps qu'il a pour traverser, et ce temps-là est variable en fonction de la largeur de la chaussée.

**Une voix:** ...

**M. Masse (Michel):** C'est le délai qu'on a donné. Ça, on pourra vérifier éventuellement, là, vers l'approche de la fin du délai, voir comment ça s'est transformé. Parce qu'on a aussi... le ministère a, au cours des dernières années, mis en place un programme pour aider les municipalités à se transformer. Donc, il y a beaucoup de municipalités avec un montant d'argent important qui a été remis aux municipalités pour qu'elles puissent se transformer.

**M. Andreescu (Nicolas A.):** ...comprends bien, là, vous dites qu'à la fin de l'année toutes les intersections dans la province seront avec des numéros?

**M. Masse (Michel):** Devra.

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Ah! devra.

**M. Masse (Michel):** Donc, je ne peux pas vous le garantir, qu'elles vont toutes l'être. C'est le délai qu'on a donné lorsqu'on a adopté les normes, en décembre 2007. C'est sûr que dans le courant de l'année on pourra faire une évaluation de savoir où c'est... où est rendue la transformation et ajuster le délai éventuellement, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Andreescu, le temps d'échange est écoulé avec la partie ministérielle. Nous allons passer...

**M. Bergeron (Verchères):** ...a besoin d'un peu plus de temps, il n'y a pas de problème.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Et je... comme vous aviez au moins quatre points, hein, si vous voulez les passer...

**Mme Boulet:** ...passer au deuxième point, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...on pourrait passer au deuxième point.

**Mme Boulet:** La traversée à la diagonale, vous avez parlé de ça également, monsieur, alors...

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Oui. Ça, ça ne marche vraiment pas du tout.

**Mme Boulet:** Alors, expliquez-nous ce qui ne marche pas, puis on va essayer de vous répondre.

● (20 h 30) ●

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Bien, écoutez, à Blainville, parce que je parle de qu'est-ce que je connais exactement, il y a beaucoup des intersections qui sont en diagonale, et elles sont numérotées. Vous avez le 18, 20 ou 22 secondes pour la traversée. Mais la personne qui s'engage dans la... une intersection en diagonale. O.K., elle ne peut pas calculer exactement combien de temps ça va lui prendre. Et, moi, j'en ai vu plusieurs qui sont passés la moitié de la diagonale, ils sont arrivés au centre de la rue, ils ont commencé à traverser, traverser, continué leur diagonale, et ils ne sont pas arrivés, les voitures avaient déjà le vert pour passer. Alors, d'après moi, là, vous devez interdire ce type de traversée. Vous devez le faire d'un trottoir à l'autre comme vous le faites partout. O.K., ça va prendre un peu plus de temps, les gens, de traverser une intersection, mais ce n'est pas risqué, il n'y a pas de danger.

**La Présidente (Mme Doyer):** Voulez-vous... Oui, allez-y.

**M. Masse (Michel):** Oui. Il est certain que, si on veut traverser en diagonale, il faut avoir le temps nécessaire pour pouvoir traverser. Et il faut surtout aussi que, le feu pour piétons et le décompte numérique, le temps ait été calculé pour pouvoir traverser à la diagonale. Si le temps a été calculé uniquement pour traverser à perpendiculaire, c'est inévitable que ce ne sera pas suffisant pour pouvoir traverser à la diagonale. Donc, la mesure qui a été introduite, oui, elle peut être appliquée, mais il faut que le feu pour piétons ait été calculé... programmé justement pour que les gens aient le temps de traverser à la diagonale. Et il faut aussi que les têtes de feux soient orientées pour que la personne qui traverse à la diagonale puisse pouvoir voir le feu et voir le décompte pour savoir s'il a suffisamment de temps. Ça fait que c'est une...

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Pourquoi est-ce qu'on a besoin de ça? Pourquoi faire cette intersection en diagonale? Pourquoi?

**M. Masse (Michel):** ...c'est prévu... Excusez. Comme c'est prévu dans la mesure... La traversée en diagonale, ce n'est pas dans toutes les circonstances, là. C'est prévu uniquement lorsqu'il y a ce qu'on appelle une phase exclusive, dans le sens que, toutes les approches de l'intersection, le feu est au rouge, donc il n'y a aucun véhicule qui peut circuler, et, à ce moment-là, uniquement les piétons peuvent traverser. Donc, quand l'intersection, elle est libre, qu'il n'y a aucun conflit possible avec les automobilistes, donc c'est possible, pour faciliter la traversée, la raccourcir, si on veut, au lieu de le faire en deux temps, de pouvoir le faire à la diagonale. Mais c'est sûr qu'il faut qu'il y ait des conditions, là, il faut que les conditions soient mises au niveau de l'installation du feu piéton pour pouvoir réaliser cette façon de faire là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Andreescu.

**M. Andreescu (Nicolas A.):** D'après moi, vous ne devez pas le faire. Vous devez l'enlever de là et laisser la traversée seulement d'un trottoir à l'autre, en ligne droite. Il n'y a pas de raison d'avoir ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors...

**Mme Boulet:** Alors, on prend bonne note, là, de ce que vous nous dites. Ça sera évalué quand on fera l'étude article par article.

Et le dernier point, Mme la Présidente, si vous... Je pense qu'il y a un article sur le camionnage...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Sur le remorquage, les frais de remorquage, et tout ça. Alors, ce qu'on me disait... Je vais peut-être laisser Mme St-Cyr... Ce qu'elle me dit, c'est que, lorsqu'on fera l'étude article par article, cet article-là sera... La SAAQ va même nous proposer de le retirer parce qu'il doit en faire une analyse plus exhaustive, plus détaillée, plus complète. Donc, pour l'instant, je ne sais pas si Mme St-Cyr a quelque chose à compléter?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci, Mme la Présidente. En 30 secondes, c'est que cet article-là visait à permettre au remorquage qui se faisait sur le réseau exclusif du ministère des Transports de bénéficier d'une certaine indexation. Ce que nous suggérons à Mme la ministre, c'est plutôt de revoir l'ensemble de la réglementation sur les frais de remorquage et de retirer l'article en question du projet de loi.

**M. Andreescu (Nicolas A.):** ...que cet article-là ne sera pas...

**Mme Boulet:** Non, il devrait... Bien, en fait, ça va dépendre quand on sera à l'étude article par article. Mais la SAAQ pense qu'il y a un travail plus exhaustif à faire et que là, pour l'instant, l'article qui est là ne répond pas à toutes les questions ou ne fait pas le tour de l'ensemble des éléments qu'on doit réviser. Donc, il sera peut-être vu dans un deuxième temps, ou il sera présenté différemment, ou il sera présenté différemment avec des amendements

ou des bonifications au projet de loi, mais il ne sera pas tel qu'il est là, monsieur.

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que ça va, M. Andreescu?

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Donc, pour ce qui est du remorquage, vous avez votre réponse. Et est-ce que j'ai d'autres questions des collègues? Oui, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui. Un commentaire. D'abord, M. Andreescu, merci d'être des nôtres ce soir, d'avoir pris la peine de nous faire part de vos préoccupations, de vos observations à l'égard du projet de loi n° 71.

Je vous dirai que, sur la question des feux de piétons, il est heureux que le ministère ait souhaité une uniformisation, parce que vous avez parfaitement raison de dire... et je le soulignais d'ailleurs lors d'une séance de travail que nous avons eue avant d'entreprendre ces consultations, il y a certains coins de rue, dans certaines municipalités que je ne nommerai pas, où il faut avoir certaines qualités athlétiques pour réussir à traverser dans les temps prescrits. Alors, c'est sûr qu'avec le décompte ça va nous permettre de façon beaucoup plus adéquate, si tant est que l'ensemble des municipalités se conforment à la directive du ministère dans les temps prescrits, de savoir le temps dont on dispose, et, le cas échéant, de faire des représentations pour que le temps soit ajusté dans les cas où il pourrait demeurer des préoccupations.

Pour ce qui est de la diagonale, je ne sais pas comment ça fonctionne à Blainville, je n'ai jamais eu l'occasion d'aller l'expérimenter là-bas, mais, pour avoir eu l'occasion de le faire ici, à Québec, je vous dirais que c'est une mesure qui, je pense, se veut conviviale pour les piétons, pour éviter effectivement d'avoir à effectuer une traversée en deux temps. Donc, dans une perspective où on veut effectivement favoriser les usagers les plus vulnérables que sont les piétons, les cyclistes, je pense que c'est une mesure, à première vue, qui peut apparaître intéressante. Mais on prend bonne note de votre objection.

Quant au fait de vouloir rendre obligatoire, pour une personne âgée de 12 ans ou moins prenant place sur une bicyclette, le port du casque protecteur conforme aux normes qu'il établit, je serai d'accord avec vous pour dire qu'il y a peut-être une volonté actuellement de la part du gouvernement de s'immiscer dans la responsabilisation des citoyens. Est-ce que c'est souhaitable, est-ce que ce ne l'est pas? On a eu ce débat en tout début d'audiences publiques, à savoir: Où est-ce qu'on trace la ligne entre ce qui relève de la responsabilité de l'État et ce qui relève de la responsabilité du citoyen? Puis c'est clair qu'à certains moments l'État doit se substituer à la responsabilité des citoyens. Est-ce qu'on doit se rendre jusque-là? Moi, personnellement, j'ai des réserves. Je comprends que vous en avez également. Alors, je prends bonne note également de cela, M. Andreescu. Merci infiniment.

**M. Andreescu (Nicolas A.):** Moi, j'ai peur que la prochaine étape sera de me dire: Si vous allez dans une voiture, mettez un casque.

**M. Bergeron (Verchères):** On l'a évoqué aujourd'hui.

**La Présidente (Mme Doyer):** On l'a évoqué, vous n'êtes pas le seul à avoir dit ça. Alors, M. Andreescu, vous n'êtes pas le seul à avoir dit ça, il y a des personnes qui sont venues nous le dire aussi. Bien sûr... En tout cas. Je...

**M. Andreescu (Nicolas A.):** ...j'étais en Europe au mois de janvier, O.K., et, à Madrid, par exemple, vous mettez un doigt, là, et toute la circulation s'arrête et ils vous laissent traverser. Essayez de faire ça ici, là, O.K.? Bon. Et les bicyclettes sont partout, mais il n'y a pas de casque. Anyway!

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Andreescu, merci de votre contribution aux travaux de la commission.

Je vais suspendre quelques instants, et ensuite nous allons prendre du temps pour les remarques finales quant à cette consultation.

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** Je suis en train d'oublier M. Jacques Dionne. Il va m'en vouloir.

Alors, je vais suspendre quelques instants pour permettre à M. Jacques Dionne de prendre place.

*(Suspension de la séance à 20 h 38)*

*(Reprise à 20 h 40)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Les travaux peuvent reprendre. M. Jacques Dionne. M. Dionne, bienvenue en commission parlementaire. Alors, la parole est à vous pour cinq minutes.

**M. Jacques Dionne**

**M. Dionne (Jacques):** Merci de m'accueillir parmi vous. Le plus important, j'ai un petit exposé à faire qui repose sur cinq documents, que vous avez, il ne faudra pas les mélanger, on va suivre ça en ordre. Et je n'ai jamais fait ce travail-là avant et je ne voudrais pas faire comme les Toyota, je ne voudrais pas m'emballer. Alors, si je vais trop vite, arrêtez-moi, pesez-moi sur le frein.

**M. Bergeron (Verchères):** ...pas aller trop lentement non plus, sans ça vous allez manquer de temps.

**M. Dionne (Jacques):** Non, c'est calculé, mon temps, je vais respecter ce qu'on m'accorde.

Dans ma présentation, qui se fera en deux parties, je vous ferai part des résultats d'une science exacte et non contestable, car il s'agit tout simplement de mesures. Dans la première partie, nous comparerons les caractéristiques des pneus quatre saisons et des pneus d'hiver, et nous regarderons la fiabilité des pictogrammes identifiant les pneus d'hiver. Dans la deuxième partie, je vous ferai connaître les faits qui ont alimenté ce mythe des pneus d'hiver au Québec.

Première partie de mon exposé. Les deux mouvements importants d'un véhicule sont l'accélération et le

freinage. Lorsqu'il s'agit de sécurité routière, le freinage est le plus important. Sur la première feuille de vos documents — celle-ci — on peut lire tracé en jaune: «Après tout, n'oublions pas que la majorité des automobilistes roulent sur l'asphalte sec plus de 85 % du temps en hiver.» Cette affirmation, le journaliste Jean-François Guay l'a prise dans les statistiques du ministère des Transports, et nous la constatons tous.

Allons maintenant au document D-1 — celui-ci — qui est un essai comparatif de 15 pneus quatre saisons et de 17 pneus d'hiver. La date et l'origine du document apparaissent au bas, à gauche du numéro de page. Le *Consumer Reports*, fondé en 1936, est le plus gros laboratoire d'essai de produits de consommation en Amérique du Nord. Il est à l'origine de notre revue *Protégez-Vous*. En 73 ans d'existence, personne n'a pu mettre en doute ses conclusions.

Le tableau C donne les résultats sur les pneus quatre saisons, et le D, sur les pneus d'hiver. Et la légende pour lire ces tableaux comparatifs se trouve au milieu, en haut, sous la forme de cinq petits points allant du rouge pour l'excellence au noir pour le pire.

Je vous invite à lire, dans l'encart à droite, sous le titre *How we test tires*, les paragraphes tracés en jaune. Je vais lire les deux petits paragraphes, qui sont excessivement importants: «You might notice that a tire's rating has changed from previous tests. That is because new models coming onto the market can eclipse the performance of older ones. And continual improvements to our test procedures can affect how some tires score. Starting with these tests, our tire ratings are now designed so that you can compare the individual performance of one type of tire with another. For example, you can compare the rating of all-season and winter tires to see how much dry and wet grip you give up with winter tires in return for better snow and ice traction. The overall score, however, is still relative to each tire category.»

Vous remarquerez que les critères d'essai sont groupés sur les lignes de titres noires de la même façon dans les deux tableaux. Est-ce que je vais trop vite?

**La Présidente (Mme Doyer):** Pas assez vite, parce qu'il vous reste 30 secondes... 20 secondes.

**M. Dionne (Jacques):** O.K. Mais le titre... le titre «three-season driving» occupe la première place dans le tableau des pneus quatre saisons et la deuxième dans le tableau des pneus d'hiver, cédant sa place aux conditions hivernales de traction dans la neige et de freinage sur glace. Notez toutefois que le pneu d'hiver Hankook ne remplit pas sa fonction. Celui-là, c'est le dernier en bas de la page, dans la première colonne, où c'est marqué «snow traction», il n'est pas bon dans la neige.

Notez que les deux critères groupés sous le titre «other» sont des critères environnementaux et que l'on a fait rouler les pneus 16 000 kilomètres pour mesurer leur usure.

En ce qui... Je m'excuse, là, j'ai passé un paragraphe. En ce qui concerne la sécurité routière, vous pouvez comparer les quatre colonnes du «three-season driving» dans chaque tableau. Si vous regardez le tableau du haut, tout ce qui est souligné en jaune dans les titres «dry braking», «wet braking», «handling» puis «hydroplaning», tout est rouge. Ça veut dire que c'est excellent.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je m'excuse, c'est parce qu'on est rendus à six minutes, vous aviez cinq minutes. Puis je crois qu'avec les échanges, parce qu'on a lu vos documents...

**M. Dionne (Jacques):** C'est parce que c'est très important, madame, je me déplace de Montréal et j'ai...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Mais c'est parce que, moi, je gère le temps équitablement par rapport aux règles. Et...

**M. Dionne (Jacques):** Pardon?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre va vous donner quelques-unes de ses minutes. Mais il faut... Je peux étirer l'élastique, M. Dionne, mais, à un moment donné, je peux moins l'étirer. Alors, les collègues vont partager du temps, mais c'est parce que vous ne l'aurez plus, ce temps-là, pour faire des échanges avec eux après. Mais c'est... Ce que je comprends...

**M. Dionne (Jacques):** Je crois que c'est important...

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vous laisse terminer. Je vais vous laisser deux minutes. C'est-u correct? Deux minutes? Vous nous aviez dit que vous étiez prêt tantôt. Je suis sûre que vous l'êtes.

**M. Dionne (Jacques):** C'est parce qu'il n'y aura pas beaucoup d'échange après si vous me laissez la chance de terminer mon affaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien, oui, c'est ce que je vous demande. C'est ce que je vous demande, M. Dionne...

**M. Dionne (Jacques):** C'est... c'est complet par lui-même.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...de terminer, puis ensuite il va y avoir un échange. Allez. Deux minutes.

**M. Dionne (Jacques):** Deux minutes? Bon, vous me pressez un peu, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien, c'est mon rôle. Je vous aide grandement, là. Je vous en ai donné encore plus que j'aurais dû. C'est vrai. Allez-y.

**M. Dionne (Jacques):** Je vous entends très mal d'ici. O.K. Bon. Maintenant, je vous invite à regarder le document D-2. Ces essais sur 16 pneus d'hiver font... faits par le Touring Club de Suisse prouvent que le fait d'avoir un pictogramme et d'être classés comme pneus d'hiver ne garantit en rien leur efficacité. Si vous portez attention, vous constatez que les cinq derniers pneus, à droite du tableau, portent l'évaluation «non recommandé» et que les deux précédents sont recommandés sous réserve.

Ces deux organismes spécialisés, le premier, nord-américain, et le deuxième, européen, ont conduit des essais exhaustifs sur les pneus. Ils mettent définitivement fin à la légende populaire visant à croire que ce que le MTQ appelle les pneus conçus spécifiquement pour la conduite

hivernale devraient plutôt s'appeler des pneus à neige et que la formule du caoutchouc mou n'améliore en rien les qualités du freinage. Les résultats de ces essais sont gratuits et publics, et les méthodes d'essai ainsi que les résultats chiffrés sont disponibles sur demande.

Le 7 décembre dernier, j'ai fait parvenir un rapport d'une vingtaine de pages au MTQ pour faire état de ces constatations. La réponse, en date du 16 février, se trouve dans le document suivant. Dans sa lettre, M. Carl Bélanger, ingénieur et chef du Service de l'expertise et du soutien technique en sécurité, me dit, dans les deux premières lignes du dernier paragraphe de la page 1, et je cite: «Le ministère a réalisé sa propre évaluation comparative des performances des pneus d'hiver et des pneus quatre saisons à l'hiver 2001.» Les résultats ont été publiés dans le bulletin scientifique et technologique de février 2002 du MTQ, appelé *Innovation transport*, et, ce bulletin, vous l'avez ici.

Nous allons maintenant jeter un coup d'oeil sur les essais du ministère des Transports. Peut-être découvrirons-nous l'origine de la légende des pneus d'hiver.

● (20 h 50) ●

**Des voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** ...je vous trouve pas mal...

**M. Dionne (Jacques):** Bien... bien content. Laisser-moi finir...

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça valait la peine d'attendre. Ça valait la peine d'attendre.

**M. Dionne (Jacques):** Ça valait la peine, mais...

**La Présidente (Mme Doyer):** Et vous avez M. Bélanger, là.

**M. Dionne (Jacques):** ...mais la suite est encore meilleure.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est quand il va vous répondre.

**M. Dionne (Jacques):** La suite est encore meilleure.

**La Présidente (Mme Doyer):** Il va se justifier.

**M. Dionne (Jacques):** Le document D-3 est le bulletin n° 12, février 2002, du MTQ, dans lequel, à la page 3 — vous l'avez, la page 3? — on a publié le projet de recherche sur l'évaluation comparative des performances entre les pneus quatre saisons et les pneus d'hiver. Au troisième paragraphe de la troisième colonne, je l'ai souligné en jaune, on y lit: «Les pneus choisis pour les essais étaient des pneus neufs, représentatifs de l'éventail offert sur le marché. Par ailleurs, il est important de mentionner que les essais ne visaient pas à comparer entre elles diverses marques de pneus.»

Première erreur. Nous venons de voir dans les essais précédents qu'il n'y a pas de pneus représentatifs, car les pneus ont des caractéristiques différentes, propres. De plus, les pneus qui ont servi à ces essais ne sont pas

identifiés, et il s'agit d'un seul pneu quatre saisons et d'un seul pneu d'hiver.

À la page 4, dans la colonne de gauche, on a prévu faire trois manoeuvres, dont deux seulement sont valables pour la sécurité, soit le freinage en ligne droite de 50 à 0 km/h et la manoeuvre d'évitement à 30 ou 40 km/h. Dans la colonne du centre, on trouve les trois conditions routières sur lesquelles devaient se dérouler ces essais. Les deux premières A et B, se font sur des conditions de neige compactée et molle, conditions qui ne se rencontrent qu'exceptionnellement sur nos routes au Québec et loin des grands centres urbains. Seule la condition C, sur surface asphaltée humide, comble une partie du 15 % du temps où l'on n'est pas sur pavé sec, comme affirmé au début.

À la page 5, si vous regardez les tableaux donnant les résultats de ces essais, vous ne retrouvez que les conditions routières A et B, celles qui sont faites sur la neige. Pour les résultats de la condition C, surface asphaltée humide à environ 0°C, il faut aller dans le texte tracé en jaune pour y lire, et vous le lisez dans la première colonne à gauche, souligné en jaune: Surface... «En ce qui concerne les essais réalisés sur piste humide, quelques problèmes survenus dans l'enregistrement des données au cours de la journée où ils se sont déroulés. La validité de certains résultats a donc été remise en question. Les résultats obtenus étant incomplets pour les conditions routières C, ils ne sont pas présentés dans cet article. C'est [ainsi] le cas pour les résultats obtenus avec la manoeuvre d'évitement.» Donc, ce qu'il y a de plus important, ça n'a pas été compilé, les résultats n'ont pas été bons.

Deuxième erreur. Les mesures...

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vous demanderais de conclure, s'il vous plaît.

**M. Dionne (Jacques):** Pardon?

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vais vous demander de conclure.

**M. Dionne (Jacques):** Oui. J'ai...j'ai presque terminé, madame.

**La Présidente (Mme Doyer):** Terminez, s'il vous plaît.

**M. Dionne (Jacques):** Oui. Deuxième erreur. Les mesures étant une science exacte, il est probable que les résultats obtenus allaient dans le même sens que ceux des documents D-1 et D-2 dont j'ai fait état dans la partie 1. C'est-à-dire que les distances de freinage pour la condition C étaient plus longues pour les pneus à neige, contredisant les plus courtes distances obtenues sur la neige et nuisant au but recherché, c'est-à-dire mousser les avantages des pneus à neige tout en cachant ses faiblesses. Il en est de même pour la manoeuvre d'évitement. Définitivement, quelqu'un avait un but en tête.

Je termine en vous disant que, si le gouvernement vise vraiment la sécurité routière, il doit donc abolir cette obligation pour l'hiver 2010-2011 et faire une campagne publicitaire pour corriger la perception erronée et dangereuse qu'elle a implantée dans le public, sinon il perdra toute crédibilité sur le sujet. J'en ai passé parce que vous m'avez limité le temps. Mais je suis prêt à répondre à vos questions.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je ne vous ai pas limité, je vous ai donné le même temps que les autres personnes qui sont venues ce soir, M. Dionne.

**M. Dionne (Jacques):** D'accord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je ne vous ai pas du tout limité. Je vous ai donné les règles au début, vous les connaissiez. Et on a été généreux avec vous. Vous avez pris trois fois le temps que j'avais alloué aux autres personnes.

Ceci étant dit, il n'y a plus de temps pour l'échange, actuellement, là, avec les parlementaires. Alors, c'est ça que ça donne. Et est-ce que...

**M. Ouellette:** ...entendre M. Bélanger, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, c'est... Il n'y a plus de temps, et, moi, je dois demander le consentement des parlementaires pour déroger au temps, parce qu'à moins cinq... Nous avons le temps qui était alloué pour ce travail-là avant les remarques préliminaires... les remarques finales, c'est-à-dire, et... Alors, est-ce que vous voulez continuer à avoir un échange avec M. Dionne?

**Mme Boulet:** Bien, moi, je pense que... On va faire des échanges qui seront courts et brefs, là. Mais ils se sont déplacés de Montréal; moi, je n'ai pas de problème à... Peut-être juste laisser monsieur...

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, c'est de consentement. Moi, je...

**Mme Boulet:** Juste laisser M. Carl peut-être répondre.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau.

**Mme Boulet:** M. Dionne, je voudrais vous remercier pour votre présence, vous remercier également pour tout le travail. C'est un travail exhaustif que vous avez fait, et je suis convaincue que vous avez mis beaucoup de temps, beaucoup de coeur et de passion, là, à faire tout cet ouvrage-là.

Maintenant, j'ai une statistique ici, puis ça dit qu'au Québec 50 % des collisions surviennent sur surface enneigée ou glacée durant la période hivernale, et 35 % pour Montréal. Donc... C'est parce que d'entrée de jeu vous avez dit: 85 % du temps, on circule sur des routes qui sont sèches, qui sont... Alors, ce qu'il est important de comprendre, c'est que la grande majorité des accidents se passent quand les routes sont enneigées.

Maintenant, vous avez parlé tout ce temps-là pour finalement venir plaider la cause du pneu quatre saisons. C'est ce que je comprends en résumé. Vous dites: Le pneu quatre saisons est meilleur que le pneu d'hiver. Je ne suis pas la spécialiste. Je n'ai pas la prétention de pouvoir vous répondre ou argumenter. Je vais vous laisser, M. Carl... Carl répondre...

**Une voix:** Bélanger.

**Mme Boulet:** ...Carl Bélanger répondre peut-être à votre question. C'est le spécialiste au ministère. Et cette

requête-là de pneus d'hiver avait été prise conjointement, mais à la demande du parti de l'opposition à l'époque, parce qu'on pensait... Et je l'ai toujours dit, la sécurité routière, ce sont des éléments qui s'additionnent, et on pensait, les deux partis, que le fait d'ajouter cette mesure-là pouvait sauver des vies humaines. C'est dans ce contexte-là que la décision avait été prise. Mais je vais... M. Dionne, je vais laisser M. Bélanger vous répondre, peut-être argumenter sur comment, la lecture, là, on fait, là, pour dire que les pneus quatre saisons ne répondent peut-être pas au travail que font les pneus d'hiver. Mais M. Bélanger est mieux placé que moi pour répondre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre, je dois demander aux collègues s'il y a consentement pour entendre M. Bélanger. Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Bélanger?

**Des voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon. Alors, M. Bélanger, à vous la parole.

**M. Bélanger (Carl):** Oui. Donc, Carl Bélanger. Je suis le chef du service de soutien technique et d'expertise en sécurité routière au ministère des Transports du Québec.

**M. Dionne (Jacques):** Je n'entends pas ce qu'il...

**M. Bélanger (Carl):** Je vais essayer de parler plus fort, M. Dionne.

**M. Dionne (Jacques):** Merci.

**M. Bélanger (Carl):** Merci, Mme Boulet. Merci à M. Dionne pour votre présentation. Donc, il y a... On s'est déjà parlé, vous vous rappelez aussi bien que moi, mais ça va me permettre d'expliquer les différents critères qui ont effectivement servi de base pour amener cette obligation-là — puis je vais le faire assez rapidement, vous comprenez que le temps est compté — mais en reprenant à la base les différents documents que vous avez présentés, le premier à l'effet que, 85 % du temps, l'asphalte était sèche en hiver au Québec.

Mme Boulet vient de le dire, les statistiques, de façon globale, au Québec, montrent que, dans 50 % des cas, les accidents survenaient ou sur surface neige, neigeuse ou enneigée. À Québec, la moyenne de neige et de précipitations, c'est 316 cm par année. À Montréal, c'est 218 cm par année. On ne peut pas vraiment supposer qu'on a des conditions vraiment sèches la majorité du temps. Et donc c'est un des éléments de base qui nous a amenés à faire la proposition, l'obligation de pneus d'hiver pour la période hivernale.

Deuxièmement, concernant le test... l'article paru dans le *Consumer Reports*, ce qui est très intéressant, ce qu'il fait, dans notre avis, c'est qu'il vient confirmer effectivement le bien-fondé de l'obligation, dans le sens que ce qu'on voit, c'est que, de façon générale, si on regarde les tests — je pense qu'on les a tous ici — les résultats du test, ce qu'ils montrent, c'est qu'en conditions hivernales les pneus d'hiver sont supérieurs, de façon générale. On comprend bien qu'il peut y avoir des exceptions avec les différentes marques de pneu, les différents fabricants. Mais,

de façon générale, les pneus d'hiver sont plus performants en conditions hivernales que les pneus quatre saisons. Et, en conditions trois saisons ou en dehors des conditions hivernales, les pneus quatre saisons deviennent plus performants. Et c'est exactement le message qui est transmis par le ministère: En conditions hivernales... En période hivernale, équipez vos véhicules de pneus d'hiver, et, quand la période hivernale est terminée, passez aux pneus quatre saisons. C'est la façon la plus sécuritaire de fonctionner et c'est ce qu'on recommande dans toutes nos promotions sur le sujet. Donc, ça vient en... Dans notre lecture des événements, ça vient confirmer cette situation-là.

● (21 heures) ●

On s'est informés auprès de *Consumer Reports* pour déterminer à quelle température les tests avaient été effectués. Dans les cas de trois saisons, c'est toujours au-dessus de 32 °F, donc des conditions qui ne sont pas hivernales. Et un des principaux avantages des pneus d'hiver par rapport aux pneus quatre saisons, c'est la composition de la gomme, qui est plus molle et qui donc conserve une adhérence à température plus froide. Et c'est ce que les tests viennent nous confirmer dans notre lecture de ces résultats-là de tests, qui effectivement sont très bien faits. On n'est pas en train de nier le bien-fondé d'un organisme aussi réputé.

Concernant les pneus suisses, à notre connaissance, on n'est même pas capables de les trouver au Québec. Donc ça, on n'a pas mis beaucoup de temps là-dessus. Sauf que d'autre part, encore une fois, c'est évident qu'il peut y avoir un pneu quatre saisons, par exemple, qui soit très performant et un pneu d'hiver qui soit moins performant. Ce qu'on regarde, c'est l'aspect global, et, à ce niveau-là, les pneus d'hiver sont vraiment une option très intéressante pour la sécurité.

Ce qu'on sait en plus, puis on l'a déjà mentionné, c'est qu'un des éléments de base qui a conduit à cette obligation-là, c'est quand on comparait les accidents, en 2005, durant la période hivernale, on savait qu'à ce moment-là il y avait environ 10 % des véhicules qui n'étaient pas munis de pneus d'hiver. Et ce qu'on a constaté dans l'échantillon d'accidents pour lesquels on avait l'information, c'est que, dans 38 % des cas, il y avait au moins un des véhicules qui était muni de pneus quatre saisons, donc qui étaient très surreprésentés. Et donc c'était un autre des éléments de base qui a amené à cette obligation-là de pneus d'hiver.

Et finalement ce que je dirais, c'est qu'on est en train de compléter actuellement l'évaluation de la première saison d'obligation, et ce que l'on constate, c'est qu'effectivement l'obligation a eu un effet positif sur la sécurité. Si on prend... c'est un peu complexe à expliquer, là, mais, si on prend 2003-2008 et qu'on compare tous les accidents avec la première période d'obligation, à partir de 2008-2009, donc quand on prend les périodes... on compare les deux, 2003-2008 avec 2008-2009, dans la période d'hiver, les accidents ont baissé de 16 %, et, en dehors des périodes d'hiver, les accidents ont baissé de 11 %. Donc, les accidents ont baissé de façon plus significative pendant la période de pneus d'hiver que pendant la période où il n'y avait pas l'obligation de pneus d'hiver.

Évidemment, il y a plusieurs autres facteurs qui viennent jouer alentour de ça. Il y a eu plusieurs améliorations à la sécurité routière au cours de cette période-là. Mais on s'explique mal pourquoi, dans la période hivernale,

en comparant 2003-2008 et l'exercice 2008-2009, on aurait eu une augmentation supérieure durant l'hiver par rapport au reste de l'année.

Donc, c'est en gros... c'est la situation par rapport à ce que vous avez amené comme éléments, M. Dionne.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, M. Bélanger. Alors, on va... Oui?

**M. Dionne (Jacques):** ... je peux parler à M. Bélanger?

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Dionne.

**M. Dionne (Jacques):** ...statistiques. Vous êtes...

**Mme Boulet:** M. Bélanger, M. Dionne, peut-être qu'après... On pourrait terminer la commission, parce qu'il y a beaucoup de gens qui sont ici, puis après, si vous voulez poursuivre la discussion avec... À moins que vous voulez être mis au parfum, là... Parce que M. Bélanger sera disponible pour répondre. Si ça convient aux membres de la commission, là, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, oui, parce que nous avons dépassé le temps qui était imparti. On a été... On a dépassé le temps. On a été généreux avec vous, M. Dionne. Et, ce que je comprends, Mme la ministre vous offre d'avoir une discussion informelle avec M. Bélanger, de poursuivre votre discussion.

Et je termine avec vous en vous remerciant de votre contribution. Et nous allons recevoir les mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus. Il y a 10 mémoires qui ont été...

**Une voix:** ...

### Mémoires déposés

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, bien sûr. Je vais suspendre quelques instants. Là, je les reçois officiellement. Je suspends quelques instants, le temps des salutations, et vous revenez pour les remarques finales.

*(Suspension de la séance à 21 h 4)*

*(Reprise à 21 h 6)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, chers collègues, je vous invite à être attentifs, nous en sommes maintenant à l'étape des remarques finales. Mme la ministre, vous avez 7 min 30 s.

**Mme Boulet:** ...très bref, Mme la Présidente. Alors, dans un premier temps, j'aimerais, Mme la Présidente...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Oui, c'est...

**M. Bergeron (Verchères):** Nous, ça ne nous dérange pas, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non, non...

**Une voix:** Non, on ne veut pas faire de chicane.

### Remarques finales

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non, mais c'était à M. le député de Verchères, pardon, et ensuite je reviendrai, Mme la ministre, pour conclure. Parfait. M. le député de Verchères.

### M. Stéphane Bergeron

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, merci, Mme la Présidente. Nous mettons un terme, ce soir, à un exercice qui s'est révélé des plus intéressants, des plus passionnants, des plus enrichissants. Ces consultations publiques nous ont permis de découvrir tout un spectre de positions sur différentes dispositions du projet de loi n° 71. D'autres points de vue nous sont exprimés à travers les mémoires qui ont été déposés il y a quelques instants et dont nous avons pris connaissance ou dont nous prendrons connaissance au cours des prochains jours. Et ces différentes positions nous amèneront à procéder très prochainement à l'adoption du principe, à l'étude détaillée, puis à l'adoption finale, ultimement, du projet de loi n° 71.

Mme la Présidente, j'aime à penser qu'un exercice de consultations publiques n'est pas un exercice simplement symbolique. C'est un exercice au cours duquel nous, comme parlementaires, avons l'obligation de nous inspirer, dans les décisions que nous aurons à prendre, des points de vue qui nous auront été exprimés et qui, à certains égards, sont diamétralement opposés, très divergents. Alors, j'estime que notre rôle comme parlementaires, c'est d'essayer de trouver le juste équilibre dans les positions qui nous ont été présentées. Et c'est dans cet esprit évidemment que je me présenterai dans les étapes ultérieures d'adoption de ce projet de loi, de telle sorte que nous puissions prendre les meilleures décisions possible dans l'intérêt des Québécoises et des Québécois, dans une perspective évidemment d'amélioration du bilan routier au Québec.

Je crois comprendre que la ministre souhaite que nous procédions à l'adoption du principe de ce projet de loi dès ce jeudi. C'est donc dire qu'on va procéder, si je comprends bien, à l'adoption du principe du projet de loi selon la mouture que nous avons sous les yeux actuellement, sans aucune modification. Les modifications viendront ultérieurement, dans le cadre de l'étude article par article, et j'ose espérer qu'il y en aura. De toute façon, on nous a annoncé il y a quelques instants qu'il y en aurait quelques-unes. Nous apporterons vraisemblablement certaines propositions d'amendement également. Et j'ose espérer que, dans cet esprit de collaboration qui caractérise d'une façon générale cette commission, nous réussirons à trouver les terrains d'entente, les compromis raisonnables nécessaires pour nous permettre d'arriver avec une législation qui ultimement reflétera le plus fidèlement possible, je dirais, toute la diversité des points de vue qui nous auront été exprimés dans le cadre de ces consultations publiques et qui nous auront été exprimés dans le cadre des mémoires qui auront été déposés aussi.

● (21 h 10) ●

Mme la Présidente, je ne peux m'empêcher de terminer en disant que d'aucuns se seraient probablement

attendus à un exercice peut-être un peu plus substantiel avec ce projet de législation, à un exercice plus substantiel en termes de mesures proposées. D'aucuns ont eu l'occasion de nous exprimer le fait que certaines des mesures pouvaient n'avoir qu'un effet relativement marginal, prises en elles-mêmes, sans autre forme d'adjuvant pour en assurer une efficacité plus importante encore. Nous aurons certainement l'occasion de poursuivre ce débat entre nous, entre parlementaires, pour voir de quelle façon nous pouvons améliorer les choses par rapport à la mouture que nous avons sous les yeux. J'ai cru comprendre qu'il y avait, du côté du gouvernement, une ouverture à considérer, par exemple, des mesures de resserrement, des sanctions à l'égard des récidivistes au volant. Alors, j'indique d'emblée que nous sommes tout à fait disposés évidemment à recevoir... et à contribuer à faire en sorte de répondre à cette revendication, à cette attente qui a été exprimée à maintes reprises dans le cadre des travaux de la commission, au niveau des consultations publiques.

Il y a d'autres éléments également. Puis je ne veux pas revenir sur les questions les plus controversées. Je pense que j'ai eu l'occasion, à maintes reprises, de faire entendre mon point de vue sur la question du 0,05, sur la question du port du casque. Mais j'ose espérer qu'à la lumière des positions des différentes formations politiques autour de cette table, mais également à la lumière des positions qui nous ont été exprimées par les citoyennes, les citoyens, par les groupes intéressés, à la fois dans les présentations ici, en commission, et dans les mémoires qui nous ont été présentés, nous trouverons, comme je le disais tout à l'heure, le juste équilibre qui soit dans le meilleur intérêt de la population du Québec et dans l'intérêt d'une amélioration la plus substantielle possible dans les circonstances du bilan routier au Québec. Je vous remercie, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Verchères. Alors, la parole est à Mme la ministre pour ses remarques finales, qui sont d'une durée maximale de 7 min 30 s.

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, dans un premier temps, j'aimerais remercier tous les membres de cette commission, que ce soient les membres de l'opposition, de l'opposition officielle, de la deuxième opposition, les membres du comité ministériel, mon adjoint parlementaire, M. Guy Ouellette, et particulièrement, vous, Mme la Présidente, d'avoir mené cette commission de main de maître. Merci également les personnes, les organismes qui sont venus présenter des mémoires, qui sont venus alimenter nos discussions, nous proposer des choses qui, dans un deuxième temps, nous permettront de bonifier ce projet de loi là.

Mais, permettez-moi, je vais remercier tout de suite, parce que je ne veux pas les oublier... Alors, que ce soient les gens du ministère des Transports, les gens de la SAAQ, alors tous ceux qui s'occupent de sécurité routière, merci pour être là au quotidien, merci de travailler pour améliorer les choses. Chaque pas qu'on fait, je pense que c'est un pas dans la bonne direction, et ça nous permet de sauver des vies humaines. Alors, je pense qu'on peut tous dire qu'on travaille dans le bon sens et qu'on peut être fiers du travail

qui a été accompli au cours des derniers mois, des dernières années, avec les deux projets de loi qui ont été déposés précédemment.

Alors, essentiellement, il y a eu des propositions intéressantes qu'on va analyser, qui vont nous permettre assurément... Et j'offre ici, comme je le fais tout le temps, Mme la Présidente, ma pleine et entière collaboration. Je n'ai jamais pensé que le projet de loi était là puis qu'il était non... non... qu'il ne pouvait pas bouger, qu'il ne pouvait pas être amélioré. Alors, il y aura des discussions. Je pense que, si on peut le bonifier, ce sera au service de la population québécoise. C'est mon intérêt, c'est l'intérêt du parti de l'opposition.

Essentiellement, Mme la Présidente, il y avait quatre items. Il y a des gens qui sont venus nous dire qu'ils étaient pour, des gens qui étaient contre. Mais essentiellement il y a le 0,05, et essentiellement c'est important de dire que c'est une sanction administrative seulement. Donc, il n'y a pas de... il n'y a pas de perte de points d'inaptitude, il n'y a pas d'amende, c'est... hein? Il n'y a pas de pénalité, il n'y a pas de dossier au criminel, c'est une suspension administrative de 24 heures du permis.

Et je voudrais rappeler, là, pour lancer une petite... un clin d'oeil à mon collègue, que le Parti...

### Une voix: ...

**Mme Boulet:** ...le Parti québécois, en 1999, dans son livre vert, avait proposé la mesure du 0,05. En fait, même, c'était 0,04, donc de 0,04 à 0,08, une suspension de permis de trois mois. Alors là, on est à... On est 10 ans plus tard, même 11 ans plus tard, on parle de 0,05 et on parle d'une suspension administrative de 24 heures. Et ça se fait partout au Canada. C'est une mesure qui existe partout, dans toutes les provinces canadiennes, et un peu partout également en Europe, et dans plusieurs pays, et qui a démontré qu'on pouvait sauver des vies humaines.

Évidemment, il y a le zéro alcool pour les 21 ans et moins. Il y a le port du casque, qui n'est pas... On se donne un pouvoir de réglementer, si la campagne de sensibilisation ne donne pas les effets escomptés. Évidemment, le «car surfing». Et je pense que, là-dessus, il n'y a pas personne qui remet ça en question, on n'en a pas discuté avec aucun des participants qui sont venus à la commission parlementaire.

Alors, essentiellement, il y a des éléments intéressants qui sont venus, Mme la Présidente. Notamment, on nous a parlé de la révision de certaines règles de circulation pour les cyclistes, la révision de d'autres règles qu'on pourrait ajouter. Et, moi, une affaire que je trouve intéressante, puis je pense qu'il faut s'arrimer avec les autres provinces canadiennes, mais le zéro alcool pour les conducteurs, le zéro alcool pour les conducteurs de véhicules lourds, je pense que c'est quelque chose qui mériterait d'être fouillé également. Alors... Bon.

Alors, on travaillera en étroite collaboration. Comme je l'ai dit d'entrée de jeu, c'est toujours ce qu'on a fait à cette commission-là, travailler de façon à construire un projet de loi qui réponde aux besoins de la population et qui satisfasse également les besoins de sécurité routière, qui sont une priorité pour le ministère et le gouvernement. Alors, merci, Mme la Présidente, etc...

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors... Oui?

**Mme Boulet:** ...on va espérer que les travaux se déroulent le plus rapidement possible.

**La Présidente (Mme Doyer):** Parfait, Mme la ministre. Alors, si vous me permettez, en terminant, je veux remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont collaboré à la bonne marche de nos travaux: les collègues, le personnel administratif de l'Assemblée nationale, du ministère et toutes les personnes et organismes qui ont apporté leur pierre dans la construction de la loi n° 71. Et les parlementaires vont continuer, à l'étude article par article, à travailler comme... en bonne collaboration. Alors, merci encore une fois à tout le monde, aux chercheurs.

Et, la commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux, mercredi 10 mars 2010, à 11 heures, afin de poursuivre les consultations particulières et les auditions publiques à l'égard du document intitulé *Vers un développement durable de la pratique*. Bonne soirée à tout le monde.

*(Fin de la séance à 21 h 16)*