



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 5 décembre 2007 — Vol. 40 N° 20**

Consultations particulières sur les projets de loi n° 42 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (5)

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 5 décembre 2007 — Vol. 40 N° 20

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)	1
Fédération québécoise des municipalités (FQM)	11
Ville de Montréal	20
Union des municipalités du Québec (UMQ)	29
MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant)	39
Mémoires déposés	48
Remarques finales	48
M. Serge Deslières	48
M. Pierre Gingras	49
Mme Julie Boulet	50
M. François Ouimet	51

### Autres intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président  
M. Jean Domingue, vice-président

M. Camil Bouchard  
M. Guy Ouellette  
M. Luc Ferland  
M. Tony Tomassi  
M. François Gendron  
M. Martin Camirand  
M. Pierre Reid

- \* M. Réal Morin, INSPQ
- \* M. Pierre Maurice, idem
- \* M. Claude Bégin, idem
- \* M. Bernard Généreux, FQM
- \* M. Normand Bolduc, idem
- \* M. Claude Dauphin, ville de Montréal
- \* M. André Lavallée, idem
- \* M. Marc Gascon, UMQ
- \* M. Ralph Mercier, idem
- \* Mme Marie-Claude Morin, MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant)
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 5 décembre 2007 — Vol. 40 N° 20

**Consultations particulières sur les projets de loi n° 42 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (5)**

*(Onze heures sept minutes)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à tous les membres de la commission ainsi qu'au public de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

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

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

**Auditions (suite)**

**Le Président (M. Bergman):** Merci. Collègues, nous allons entendre, ce matin, l'Institut national de santé publique et la Fédération québécoise des municipalités.

Alors, je souhaite la bienvenue à l'Institut national de santé publique. Vous avez 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange avec les députés et Mme la ministre, de 45 minutes. Alors, s'il vous plaît, faites votre identification et procédez avec votre présentation. Bienvenue.

**Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)**

**M. Morin (Réel):** Merci. Merci, M. le Président. Mme la ministre, membres de la commission, mesdames et messieurs, bonjour. Au nom du Dr Richard Massé, président-directeur général, qui demande d'excuser son absence, je vous remercie d'avoir invité l'Institut national de santé publique du Québec à rencontrer les membres de la commission.

Je m'appelle Réel Morin, je suis médecin spécialiste en santé communautaire et directeur scientifique d'une direction qui s'appelle le développement des individus et des communautés. Je vous présente mes collègues: le Dr Pierre Maurice, à ma gauche, médecin spécialiste en santé communautaire et coordonnateur de l'unité de sécurité et de prévention des traumatismes, ainsi que M. Claude Bégin, à ma droite, chercheur.

Les projets de loi n° 42 et 55, présentés par le gouvernement et examinés par la commission, constituent

une occasion pour le Québec d'améliorer son bilan routier. En 2006, la route a fait 717 morts ainsi que plus de 3 700 blessés graves qui ont nécessité une hospitalisation. C'est énorme, surtout lorsqu'on pense aux victimes, à leurs séquelles physiques et psychologiques, de même qu'au coût social qui y est associé.

Dans une perspective de réduction des traumatismes routiers, l'Institut national de santé publique du Québec se réjouit de la tenue de cette commission parlementaire ainsi que de pouvoir y participer à titre d'expert. Notre présence, aujourd'hui, vise à présenter la position de l'Institut sur la plupart des éléments contenus dans les projets de loi. Pour ce faire, la vision commune que nous préconisons s'appuie sur l'expérience des pays qui ont le mieux réussi à s'attaquer au fardeau des traumatismes routiers selon les critères de succès énoncés par l'Organisation mondiale de la santé. À l'instar de l'OMS, nous croyons que la meilleure façon de réduire les accidents de la route est d'abord de reconnaître que ces accidents sont évitables et qu'il est important de se fixer des objectifs ambitieux de réduction du nombre des victimes.

● *(11 h 10)* ●

Il importe de mettre en oeuvre des mesures efficaces, y compris toutes les technologies disponibles. Le succès de ces mesures n'est possible que par le leadership des instances gouvernementales et leur volonté de les déployer, de les appliquer et de les faire respecter. Pour toutes ces raisons, l'Institut souhaite que le Québec emboîte le pas des pays les plus progressistes, qui ont adopté une approche dite vision zéro. Cette approche n'est pas synonyme d'un objectif de zéro victime de la route, mais signifie qu'il y a toujours place à l'amélioration.

Basés sur nos avis scientifiques, notamment ceux portant sur la vitesse au volant et l'utilisation du cellulaire au volant, ainsi que sur notre participation aux travaux de la table nationale sur la sécurité routière, nos commentaires porteront sur les éléments clés du projet de loi, à savoir la vitesse au volant, l'utilisation du cellulaire au volant, la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ainsi que l'accès graduel à la conduite.

En ce qui a trait à la vitesse au volant, le premier constat à faire est que le non-respect des limites de vitesse affichées est un phénomène généralisé. Au Québec, selon les zones, entre 50 % et 80 % des conducteurs enfreignent lesdites limites. Or, la vitesse tue. Elle a entraîné 22 % des décès et 17 % des blessés graves entre 1999 et 2003. Le problème, c'est qu'au Québec la perception du risque d'être arrêté est très faible malgré les 600 000 infractions émises par année pour vitesse excessive. Nous sommes convaincus que la meilleure façon d'augmenter la perception du risque et d'obtenir l'effet dissuasif recherché est d'accroître l'intensité des contrôles routiers. Il importe aussi de souligner que, quand la probabilité d'être arrêté est faible, une augmentation des amendes n'a pas d'effet dissuasif pour diminuer le nombre de contrevenants pour la vitesse.

En fait, il y a essentiellement deux moyens d'exercer le contrôle routier de la vitesse au volant: la surveillance policière et le radar photographique. Compte tenu des évidences scientifiques, l'institut se positionne de la façon suivante par rapport aux intentions du gouvernement quant aux moyens pour agir sur la vitesse des conducteurs au Québec. Tout d'abord, l'institut accueille favorablement les mesures visant à sanctionner plus sévèrement les grands excès de vitesse. L'institut est aussi très favorable à l'introduction du radar photographique. Cette stratégie est démontrée comme hautement efficace. Il appuie donc les projets pilotes, lesquels sont destinés à mettre au point l'implantation de cette nouvelle technologie. L'institut croit fermement que, dès la fin de la période prévue de 18 mois pour les projets pilotes, le gouvernement devrait être prêt à installer les radars photo sur l'ensemble du territoire du Québec. En effet, les résultats tangibles sur le bilan routier ne seront visibles qu'à cette condition.

L'institut émet néanmoins de sérieuses réserves sur le fait de ne pas appliquer le système de points d'inaptitude aux conducteurs pris en faute par le radar photographique. Il s'agit du moyen le plus efficace de prévention des récidives et une façon d'éviter la banalisation des excès de vitesse. De plus, il apparaît inacceptable qu'une même faute soit sanctionnée de façon différente, selon le moyen de contrôle utilisé.

L'Institut est d'accord à rendre obligatoires l'activation des limiteurs de vitesse sur tous les véhicules lourds et le réglage de la vitesse maximale de ces véhicules à 105 km/h. Par ailleurs, nous considérons que le limiteur de vitesse adaptatif, dispositif qui adapte automatiquement la vitesse du véhicule à la vitesse autorisée et dans une zone donnée, constitue la meilleure solution à long terme. Le gouvernement du Québec devrait appuyer les initiatives éventuelles du gouvernement canadien en cette matière.

Le gouvernement entend aussi légiférer sur l'utilisation du cellulaire au volant. Il est vrai que le nombre d'utilisateurs a augmenté de façon exponentielle et qu'un nombre élevé d'automobilistes en font usage en conduisant. De fait, les deux tiers des conducteurs propriétaires de cellulaires s'en servent au volant. Ceci est dangereux, car il est clairement démontré qu'utiliser un cellulaire en conduisant augmente de façon significative le risque d'accident. Qu'il s'agisse d'un dispositif mains libres ou combiné, l'effet est le même sur la performance des conducteurs et sur le risque de collision. Ce risque augmente de quatre à cinq fois lorsqu'on utilise son cellulaire sur la route.

Le danger du cellulaire au volant est moins lié au fait de tenir l'appareil en main que d'être distrait par la conversation téléphonique. Aucune distraction, comme l'écoute des nouvelles à la radio ou la conversation avec un passager, n'équivaut à la distraction provoquée par la conversation au cellulaire. Le cellulaire est plus dangereux que boire, manger ou ajuster les commandes de la radio. Nous avons estimé qu'en 1999 7 % des collisions au Québec étaient liées à l'utilisation du cellulaire au volant, ce qui est comparable aux données françaises les plus récentes. De toute évidence, le bilan routier serait meilleur si les Québécois n'utilisaient pas le cellulaire au volant.

C'est pourquoi l'institut a des réserves importantes quant à l'intention du gouvernement de limiter l'interdiction au combiné seulement. Une telle décision irait à l'encontre

des données scientifiques robustes démontrant le risque équivalent de l'utilisation des deux types de cellulaires. L'introduction d'une loi prohibant uniquement le combiné pourrait avoir des effets pervers si les automobilistes perçoivent le dispositif mains libres comme sécuritaire. Un message ainsi perçu pourrait entraîner à la fois une augmentation des taux d'utilisation du cellulaire au volant et une augmentation de la fréquence d'utilisation. C'est exactement le constat de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière en France, dans un avis récent publié en mars 2007. Dans cet avis, on recommande d'ailleurs d'interdire formellement toute utilisation du téléphone cellulaire.

Malheureusement, certains constructeurs automobiles commencent déjà à faire la promotion d'un dispositif mains libres à activation vocale, qui permet de répondre au téléphone et de récupérer les courriels. Les constructeurs en question avancent même que le dispositif est sécuritaire, puisqu'il permet au conducteur de garder ses yeux sur la route. En attendant l'adoption d'une législation interdisant toute forme d'utilisation du cellulaire, il est essentiel que la loi soit accompagnée de campagnes de sensibilisation indiquant clairement que l'utilisation du cellulaire au volant est un comportement à risque qu'il vaut mieux éviter, quel que soit le dispositif. Les campagnes devraient être répétées régulièrement afin d'augmenter leur efficacité.

Au regard de l'alcool au volant, le comportement des Québécois s'est sensiblement amélioré entre 1981 et le début des années 2000. Les décès associés à l'alcool ont diminué entre 1978 et 2005. Cependant, la proportion des conducteurs décédés avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 80 mg par 100 ml de sang est demeurée stable, soit autour de 30 %, au cours de la période de 2000 à 2005. Il y a donc encore place à l'amélioration.

D'autre part, la Commission européenne suggère de réduire les limites d'alcoolémie en vigueur et d'intensifier les contrôles routiers aléatoires de détection d'alcool. Elle suggère aussi la suspension du permis de conduire et favorise les bas taux d'alcoolémie ainsi que les restrictions pour les jeunes conducteurs. Enfin, la commission encourage l'utilisation d'antidémarrateurs éthylométriques à des fins préventives pour les récidivistes.

Les mesures gouvernementales proposées s'inspirent largement des recommandations de la Commission européenne. C'est pourquoi l'institut est favorable à l'intention du gouvernement d'augmenter de 30 à 90 jours la durée de la suspension immédiate du permis de conduire du conducteur qui a une alcoolémie supérieure à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang ou de celui qui refuse de fournir un échantillon d'haleine. L'effet dissuasif d'une telle sanction repose sur la certitude de perdre son permis au moment même de l'infraction. L'institut est favorable à l'imposition de sanctions particulières, comme la saisie immédiate du véhicule pour 30 jours pour les conducteurs récidivistes, ceux qui refusent de fournir un échantillon d'haleine ainsi que ceux dont le taux d'alcoolémie dépasse les 160 mg d'alcool par 100 ml de sang. Mentionnons qu'entre 2001 et 2005 un conducteur décédé sur cinq avait un taux d'alcoolémie supérieur à 150 mg, près de deux fois la limite supérieure permise actuellement.

L'institut appuie l'utilisation systématique de l'antidémarrateur éthylométrique, telle que l'installation à vie de cet appareil pour les conducteurs coupables d'une

deuxième infraction reliée à l'alcool au cours d'une période de 10 ans, et ce, lorsque son alcoolémie était, dans les deux infractions, supérieure à 160 mg. L'installation à vie, sans possibilité de retirer le dispositif, permet d'éviter les récidives des conducteurs ayant des problèmes sérieux de consommation d'alcool au volant.

Nous allons maintenant aborder la question délicate de la suspension immédiate du permis de conduire pendant 24 heures lorsque l'alcoolémie du conducteur se situe entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. La population pourrait croire qu'en bas du fameux 0,08 la capacité de conduire n'est pas altérée par l'alcool. Or, à un taux d'alcoolémie de 50 mg par 100 ml, le risque de collision est déjà environ deux fois plus élevé que chez les conducteurs sobres. En ce qui regarde les accidents mortels, le risque est de quatre à cinq fois supérieur pour un taux d'alcoolémie se situant entre 51 et 80 mg par 100 ml de sang.

● (11 h 20) ●

Dans les pays où l'on a réduit la limite supérieure de 80 mg, on a démontré une diminution du nombre de décès liés à l'alcool. Des expériences convaincantes ont eu lieu en Europe, aux États-Unis et en Australie. Nous avons d'ailleurs en main des études que nous pourrions remettre aux membres de la commission. Prenant appui sur ces données, l'institut exprime son accord avec la proposition de suspendre le permis de conduire pour 24 heures lorsque l'alcoolémie se situe entre 50 et 80 mg par 100 ml. Nous estimons que l'on réduirait, au Québec, de 5 % à 10 % le nombre de décès sur les routes.

Le projet de loi aborde aussi la question de l'accès graduel à la conduite. L'accès graduel à la conduite a pour but de donner aux nouveaux conducteurs l'opportunité d'acquiescer de l'expérience de conduite dans des conditions où le risque d'accident est minimisé. Plusieurs études démontrent d'ailleurs que l'implantation d'un système d'accès graduel permet de réduire de 20 % à 40 % le risque d'accident chez les nouveaux conducteurs. Puisque l'inexpérience de conduite est un facteur de risque de collision au même titre que l'âge, l'institut appuie l'intention gouvernementale d'étendre le permis probatoire pour les personnes de 25 ans et plus.

D'autre part, le gouvernement a l'intention de rendre obligatoire le cours de conduite. L'institut tient à mentionner que les cours de conduite ne permettent pas d'améliorer le bilan routier. Sur la base des données scientifiques disponibles, l'institut ne peut donc pas appuyer l'introduction des cours de conduite obligatoires, du moins dans leur forme actuelle. Nous recommandons au gouvernement de réviser le contenu des cours de conduite et d'en faire une évaluation rigoureuse avant d'adopter une législation sur cet objet.

Enfin, l'institut est d'accord à ce que la période de détention du permis d'apprenti conducteur soit fixée à 12 mois pour tous les nouveaux conducteurs. En effet, les études canadiennes révèlent que la réduction de cette période est associée à un risque d'accident plus élevé, ce qui est cohérent avec les données scientifiques sur l'inefficacité des cours de conduite.

En conclusion, l'Institut national de santé publique tient à saluer les initiatives du gouvernement en matière de sécurité routière. L'Année de la sécurité routière et la mise sur pied de la table nationale québécoise de la sécurité routière témoignent de l'importance accordée à la sécurité routière par le gouvernement. L'adoption des projets de

loi n<sup>os</sup> 42 et 55 contribuerait favorablement à améliorer la sécurité sur les routes du Québec. Parmi les mesures qu'elles visent à mettre en place, l'institut appuie inconditionnellement les suivantes: l'introduction du radar photographique par des projets pilotes, ces projets devront cependant être étendus rapidement à l'ensemble du Québec pour donner des résultats tangibles sur le bilan routier; l'activation obligatoire des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds et le réglage de la vitesse à 105 km/h; les sanctions plus sévères à l'endroit des conducteurs dont l'alcoolémie dépasse 80 mg, de même que la saisie immédiate du véhicule pour 30 jours et le recours plus systématique à l'antidémarréur éthylométrique pour les récidivistes et les conducteurs dépassant un taux d'alcoolémie de 160 mg par 100 ml de sang. L'Institut national de santé publique du Québec appuie également: la suspension du permis de conduire pour 24 heures lorsque l'alcoolémie se situe entre 50 et 80 mg par 100 ml; l'extension du permis probatoire pour les personnes de 25 ans et plus; et l'imposition d'une période de détention du permis d'apprenti conducteur à 12 mois pour tous les nouveaux conducteurs.

L'institut exprime toutefois des réserves au fait de ne pas imposer de points d'inaptitude aux conducteurs interceptés pour excès de vitesse par un radar photographique. Il est également très préoccupé que l'on n'interdise pas l'utilisation du cellulaire mains libres. Par ailleurs, avant l'introduction du cours de conduite obligatoire, l'institut recommande de réviser le contenu du cours et d'en faire une évaluation rigoureuse.

Ceci étant dit, l'institut croit que le gouvernement du Québec doit adopter une stratégie globale en matière de sécurité routière qui intègre le plus possible les principes de l'approche dite vision zéro. Les efforts déployés récemment et les intentions législatives actuelles représentent un pas significatif dans cette direction. Je vous remercie de votre attention.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, Dr Morin. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, Dr Morin, Dr Maurice, M. Bégin, merci de votre présence, merci également de votre contribution aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière. Alors, je pense que vous étiez d'un apport considérable avec des éléments plus scientifiques, avec des études, des données. Parce que des fois on dit: C'est comme ci, c'est comme ça, mais, quand on n'est pas capable de s'appuyer sur des bases, sur des données scientifiques, sur des études, des fois ça reste plus abstrait, plus aléatoire et plus discrétionnaire, alors que, vous, c'est vraiment basé sur des éléments qui ont été regardés de très près par l'ensemble du monde scientifique.

Alors, j'aimerais, d'entrée de jeu, venir, moi, évidemment sur le 0,05. Parce que souvent l'opposition me dit: Ce n'est pas une recommandation qui a été retenue par la table. Alors, moi, dans un premier temps, j'aimerais savoir: Bon, est-ce que, le fait que ça n'ait pas été retenu, est-ce que, selon vous, il fallait attendre encore six mois, un an, deux ans ou penser à ça, ou si c'est bien d'avoir mis cette mesure-là en place malgré le fait, là, que ça n'a pas été dans les 23 recommandations de la table?

Il y a également l'élément que l'opposition dit régulièrement: C'est juste 6 % des morts, comme si 6 % des morts, ça ne valait pas la peine qu'on s'en occupe.

Alors, que ce soit 10, 12, 15, 20 personnes, bien ce n'est pas grave, ce n'est pas beaucoup, comparé aux autres morts. Alors, nous, on dit que chaque vie compte et qu'il faut s'occuper de chaque personne. Et, si on est capables d'améliorer ce bilan-là, il faut le voir dans son ensemble, avec l'ensemble des mesures qui peuvent nous permettre d'améliorer notre bilan.

Vous dites également, à la page 15, que quelqu'un qui a une alcoolémie entre 0,05 et 0,08 a quatre à cinq fois plus de chances d'être impliqué dans un accident. C'est la donnée que M. De Koninck nous rapporte. Alors, moi, j'aimerais savoir... Puis également, à la page 18, vous nous parlez également des études qui ont été faites à travers le monde et les pays qui ont passé de 0,08 à 0,05, qui ont amélioré de façon considérable leur bilan routier. Vous dites même que, si on allait avec le 0,05, on pourrait sauver entre 5 % et 10 % des décès au Québec.

Alors, est-ce que c'est possible... Est-ce que vous avez des études avec vous que vous pourriez nous transmettre, à nous, comme parlementaires? Pour tout le monde, je pense que ce seront des éléments intéressants à prendre en considération lors de l'analyse ou lors de l'étude du projet de loi. Je pense que souvent on est là, comme politiciens, on peut bien avoir une vision, mais d'avoir des études, des faits, des données qui sont concrètes, réelles et qui ont été compilées en temps par des scientifiques, je pense que ce serait assurément un élément fort positif pour nous aiguiller, nous tous, ici, à l'Assemblée nationale. Alors, est-ce que c'est possible, vous pensez, d'avoir des études ou d'avoir des précisions sur ces faits-là que vous avancez aujourd'hui à l'égard du 0,05?

**M. Morin (Réel):** Mme la ministre, nous avons examiné attentivement la question du 0,05 ou du 50 mg par 100 ml. C'est vrai que la table n'avait pas insisté là-dessus, mais, à l'examen des données, c'est certainement, de notre point de vue, une mesure pertinente. Dans une logique vision zéro, c'est-à-dire qu'on veut s'améliorer et qu'on ne se fixe pas a priori un nombre acceptable de décès. Épargner quelques décès, une dizaine de décès, c'est un gain important. Dans une logique progressiste de la sécurité routière, celle qu'on adopte dans les pays progressistes en cette matière, c'est dans ce sens-là qu'on réfléchit à la sécurité routière et c'est la raison pour laquelle plusieurs pays ont abaissé les taux d'alcoolémie dits acceptables.

Les études là-dessus ont été faites. Nous en avons qu'on pourra laisser aux membres de la commission. Nous avons même fait des estimés au Québec de ça, et c'est comme ça qu'on est arrivés à des chiffres autour de 6 %, 7 %. J'essaie de voir les différents points de votre question, là.

**Mme Boulet:** Alors, en fait, c'est les études puis finalement le fait que ça n'a pas été recommandé par la table. Est-ce que vous nous appuyez dans ce sens-là à...

**M. Morin (Réel):** Bien, en fait, honnêtement, je suis surpris moi-même que la table... Et pourtant j'y étais membre et j'y ai assisté presque sans absence. Je suis surpris qu'on n'ait pas insisté sur cette question-là. Il y avait beaucoup, beaucoup d'éléments qu'il fallait traiter à la table. Et j'avoue que, quand je vous ai entendue, cet été, mentionner ça, d'entrée de jeu, au moment de la conférence de presse suivant le dépôt par M. De Koninck de son rapport, on s'est penchés rapidement là-dessus, et on a

admis la pertinence du 50 mg et la concordance avec les données internationales les plus récentes — et il y a des données récentes là-dessus encore une fois qu'on peut déposer — et c'est sans réserve que nous appuyons cette idée-là.

Ce qu'il faut aussi savoir, c'est que, lorsqu'on passe un message à la population que c'est dorénavant 50 mg sinon il y a un risque de suspension de 24 heures, c'est tous les taux d'alcool dans le sang des gens qui boivent qui baissent. Autrement dit, les gros buveurs ou les moyens buveurs vont avoir... L'attention ou la préoccupation générale de la population va faire en sorte qu'on va faire davantage attention. Alors, les gens, au lieu d'être à 0,08, risquent d'être un peu moins, les gens qui pouvaient circuler au-delà de 0,08 vont baisser un peu.

Je ne vous dis pas que les grands récidivistes vont être, eux, les premiers sensibles au fait qu'on ramène à 50 mg. La question n'est pas là. Vous avez d'autres mesures pour les grands récidivistes. Mais il reste que le taux d'alcool moyen dans la population est appelé à baisser. C'est ce que nous rapportent les données internationales qu'on a colligées aussi. Et donc l'effet général sur la situation de l'alcool au volant risque d'être meilleur, amélioré dans l'avenir avec une telle mesure. Je ne sais pas si...

● (11 h 30) ●

**Mme Boulet:** Alors, j'apprécie beaucoup. Je vais vous dire, vous apportez un élément, là... Dans votre introduction, vous appelez ça non pas le développement durable, mais la sécurité durable. Je trouve ça très pertinent, très juste comme... et ça va un peu dans le sens du collègue de Beauharnois qui disait de mettre en place un chantier permanent ou, la table québécoise, qui va continuer ses travaux, d'être en espèce de vigile sur la sécurité routière puis d'assouplir finalement... dès qu'on a à améliorer le Code de la sécurité routière, d'être capable d'être beaucoup plus rapide plutôt que d'attendre une fois tous les cinq ans pour ouvrir le code puis modifier une loi, ce qui devient très lourd et très complexe. Donc, cette espèce de sécurité durable, je trouve ça bien le fun comme idée, c'est une image très forte pour moi et c'est l'objectif ici qu'on va rechercher.

Parce qu'il y a le dépôt de ce projet de loi là, mais il y aura également un plan d'action sur la sécurité routière dans lequel on retrouvera le suivi des autres recommandations qui ne demandaient pas nécessairement des changements législatifs mais qui sont en cours de route à l'heure actuelle, qui sont en processus continu pour interpellé soit les partenaires qui sont impliqués de près ou de loin dans ces dossiers-là, mais il y a des démarches qui vont se faire à court, à moyen et à long terme, et ça, c'est actuellement en cours. Alors, dans ce contexte-là, moi, je pense que l'appellation sécurité durable, ça correspond tout à fait à notre objectif et à notre vision du geste qu'on veut poser par le dépôt de ce projet de loi là. Alors, j'apprécie beaucoup, docteur.

**M. Morin (Réel):** ...la notion de vision zéro aussi, qui s'inscrit dans la logique de la durabilité. On n'est jamais complètement satisfait, donc on est dans une logique de sécurité durable.

**Mme Boulet:** Il faut toujours avancer.

**M. Morin (Réel):** Voilà.

**Mme Boulet:** Il faut toujours aller plus loin, faire un pas de plus, et je pense que les mesures qui sont dans la loi vont nous le permettre.

Vous dites en conclusion que vous appuyez inconditionnellement les mesures. Vous parlez des photoradars, des caméras feu rouge, de l'activation de la limite de vitesse à 105, des sanctions plus sévères à l'égard des conducteurs, que ce soit à 0,05, 0,08 ou 0,160. Vous parlez également de l'extension des permis probatoire, de l'utilisation d'une période de détention pour le permis d'apprenti.

Il y a trois petites inquiétudes que vous avez, c'est au niveau des points d'inaptitude, au niveau du cellulaire et au niveau des cours de conduite. Je voudrais juste ici apporter certaines précisions.

Oui, les cours de conduite devront être revus, repensés, reformulés. Moi, j'ai toujours dit que c'était une tribune exceptionnelle pour rejoindre nos jeunes. On sait que nos jeunes, c'est 10 % des titulaires de permis. Ils sont impliqués dans 24 % des accidents. Alors, il faut profiter de cette tribune-là pour les sensibiliser davantage aux problématiques de drogue, d'alcool, de vitesse, de fatigue au volant, de témérité, parce que nos jeunes sont souvent téméraires, ils se trouvent bons, braves. Alors, je pense que les cours de conduite, oui, il faut qu'ils soient revus. Et, à ce sujet-là, je pense que vous seriez peut-être un partenaire extraordinaire pour nous permettre de peaufiner le contenu de ce cours-là. Alors, assurément qu'on vous interpellera, dans un deuxième temps, pour pouvoir ajuster l'information, le contenu qu'il y aura à l'intérieur de ces cours-là. Alors, je voulais juste vous le dire, pour nous, c'est une priorité de revoir ce qui se donne actuellement en termes de cours de conduite.

Au niveau du cellulaire, je partage totalement... et je vous l'ai dit quand j'ai déposé le projet de loi, je partage totalement votre opinion que l'un et l'autre sont aussi dommageables. Et je le dis à chaque fois que je parle du cellulaire, que ce soit le combiné ou le mains-libres, les deux perturbent la concentration de la personne qui a une conversation téléphonique. Ceci dit, dans un premier temps, ça semblait difficile de mettre l'interdiction du mains-libres en application. Les policiers sont venus nous confirmer cette donnée-là que c'était difficile pour eux de le mettre en interdiction. Et on a fait un peu comme dans 50 pays à travers le monde où on a interdit le cellulaire. Il n'y a que le Brésil et la Grèce, je pense, qui ont interdit totalement les deux, le combiné et le mains-libres. Alors, on comprend, là, qu'il faut aller plus loin puis que votre objectif à vous, c'est l'interdiction complète, et c'est dans ce sens-là... On a fait un premier pas, peut-être qu'il reste un deuxième pas à faire, mais le Québec doit cheminer, et c'est dans ce sens-là qu'on est allé.

Mais là vous allez venir là-dessus, mais j'aimerais également que vous me disiez... Parce que souvent j'entends dire, l'autre bord: C'est aussi dangereux de boire puis de manger que de... Et vous avez un peu ouvert cette porte-là tantôt en disant: D'avoir une conversation, c'est plus dangereux que de boire ou de manger. Alors, je vous laisserais peut-être compléter ce que... Parce que souvent on entend dire, là: Les gens qui boivent, qui mangent, qui allument la radio, c'est aussi dérangeant qu'un cellulaire, là. Alors, ça ne semblait pas être votre opinion, là, dans votre présentation.

**M. Morin (Réel):** C'est clairement pas le cas. Et on a pu colliger des études avec des méthodologies

différentes, complémentaires, et ce n'est pas toujours possible de le faire, dans le domaine de la santé publique ou dans le domaine de la recherche scientifique, sur les comportements. Ici, on avait des données très claires là-dessus. L'inattention liée au fait de tenir une conversation avec quelqu'un qui est dans un autre environnement est un facteur de risque important. Quand on sort, quand l'individu, le conducteur sort de son environnement qui est de conduire un véhicule, il s'adresse... en fait, son attention est portée sur une autre réalité que celle qui se passe à l'intérieur du véhicule.

Les gens nous disent souvent: Oui, mais quand on converse avec un voisin? Pas du tout. On sait que, quand un passager est en conversation, le passager peut même être un facteur de protection, il participe à ce qui se passe sur la route, il peut même guider l'usager. On a même des données comme quoi on a un effet protecteur. Donc, discuter avec un passager, ce n'est pas du tout la même chose que discuter au cellulaire. Et on a même remarqué que, quand les gens discutent au cellulaire, si la personne qui discute fait une pause à cause d'une situation routière qui l'oblige à être plus attentive, la personne a tendance à meubler l'espace par encore plus de mots, donc à susciter plus d'inattention, parce que cette personne-là n'est pas dans l'environnement.

Qu'on boive ou qu'on mange quand on est... c'est sûr que c'est des gestes qui apportent une certaine distraction, mais les données que nous avons font en sorte que c'est une distraction qui n'est pas comparable. On a même mesuré la distraction, il y en a une liée au fait de manger ou d'utiliser d'autres... ou de faire d'autres activités que celle de conduire attentivement, mais, si nos données sont bonnes, ça va de quatre à cinq fois plus le risque de conduite au cellulaire, alors que c'est plutôt autour...

**Une voix:** 1,6.

**M. Morin (Réel):** ...1,6 les risques mesurés des autres distractions. Donc, on parle d'un risque beaucoup plus grand lié à l'utilisation du cellulaire. Mon collègue, Pierre Maurice, peut-être?

**Mme Boulet:** Oui, allez-y, docteur.

**M. Maurice (Pierre):** On a bien noté votre intention peut-être de passer à une deuxième étape pour interdire complètement le cellulaire. Là-dessus, ce qu'on dit, nous, c'est qu'il va falloir que cette deuxième étape soit franchie très rapidement. Parce qu'aujourd'hui on est dans un siècle où les gens naissent pratiquement avec un téléphone cellulaire dans les mains. C'est extraordinaire, les pressions du marché qui s'exercent sur les consommateurs pour se munir de toutes sortes de dispositifs pour faire plein de choses en même temps qu'on conduit. J'ai juste ici une annonce, là, qui vient de paraître, là, que j'ai prise la semaine dernière, là. Ce qui est dit là-dedans, c'est qu'avec un système de reconnaissance vocale, c'est tout simple, vous n'avez qu'à démarrer, et il lit vos messages texte, joue votre musique et appelle vos contacts». Écoutez la conclusion: «Tout ce qu'il vous reste à faire, c'est de vous concentrer sur la conduite. Génial, non?» Mais, écoutez, ce genre de publicité là, on n'a pas fini d'en voir, on va en voir de plus en plus. Et puis, moi, je me dis: Il faut qu'on passe à la deuxième étape assez rapidement. Je ne pense pas qu'une compagnie sérieuse

pourrait se permettre de faire une publicité comme celle-là si on savait que c'est interdit.

**M. Morin (Réel):** Et la France d'ailleurs fait le constat qu'il faut passer à l'étape suivante. Dans un rapport de mars 2007 qu'on a examiné ces jours derniers parce que ça vient d'être rendu disponible, c'est qu'il y a encore des décès liés au cellulaire, et on a été capables de voir que le mains-libres est associé à des décès évitables. Parce que le message à la population reste un message ambigu finalement, et c'est l'effet pervers qu'on craint, c'est que dans le fond ce n'est pas un problème, conduire au volant si on a le mains-libres. On peut même prolonger nos conversations, on est en mains libres. On peut même faire plus d'appels, on est en mains libres. Et ça, on n'est pas convaincus, Mme la ministre, malgré l'attention que vous portez sur cette question-là, qu'on va prévenir cet effet pervers là, d'autant plus que, les campagnes de communication, on dit: Il faut les répéter, mais les campagnes de communication ont beaucoup de limites, dans tous les domaines, y compris en sécurité routière, et que réussirons-nous à les répéter à ce point que le message dans la population sera celui de: De toute façon, je m'achèterai un mains-libres peut-être en cas de besoin. Mais de toute façon est-ce que la population va comprendre que globalement c'est mieux de ne pas conduire en parlant? C'est douteux encore pour nous qu'on réussira à faire ça. Et ça pourrait se mesurer dans vos études, les effets pervers. On pourrait faire des sondages d'opinion et mesurer ça.

**Mme Boulet:** Oui, tout à fait, ce serait intéressant.

**M. Morin (Réel):** Mais je crois qu'il faudra mesurer ça.

**Mme Boulet:** Vous répondez quoi aux qui vivent, qui travaillent, que c'est un outil de travail? Qu'on pense... bien là, évidemment, il y a les véhicules d'urgence, là, les policiers, les ambulanciers, mais évidemment il y a les camionneurs, les taxis. Vous répondez quoi à ces gens-là qui ont besoin de...

**M. Morin (Réel):** Bien, les taxis... Deux secondes, Pierre. Les taxis. Je trouve ça curieux que l'industrie du taxi insiste beaucoup là-dessus. Je prends régulièrement des taxis, ils ont des appareils de communication pour leur travail, mais je trouve ça curieux que des conversations personnelles s'entendent dans les taxis, et, moi, j'en entends dans les taxis. Donc, ce n'est pas convaincant pour les taxis.

Pour les camionneurs qui ont de longues routes à faire et qui sont très en danger au regard de la sécurité des autres parce que c'est eux qui conduisent des véhicules lourds, c'est eux qui sont le plus longtemps sur la route, la question se pose de rendre possible à eux et pas aux autres l'utilisation du cellulaire. Mieux vaut se déplacer, trouver une sortie — il y en a plein sur les autoroutes — où on peut faire un appel, où à la limite, un appel d'urgence, on prend l'accotement et on fait l'appel. Et de toute façon, en situation d'urgence, personne penserait ne pas utiliser le cellulaire par crainte de se faire arrêter. Mais ça ne nous apparaît pas être des réalités si convaincantes que ça.

● (11 h 40) ●

Bon, les hommes d'affaires ou les gens d'affaires qui font du travail de bureau dans la voiture, bien là il faut penser que ce n'est peut-être pas l'idée du siècle de travailler dans une auto quand c'est nous qui conduisons.

**Mme Boulet:** 30 secondes. Il ne me reste plus de temps, malheureusement. Parce que j'aurais plein de questions. Je veux juste compléter sur les points d'inaptitude. On aurait bien aimé pouvoir les enlever. On comprend que, les photoradars, caméras feu rouge, ça aurait été un élément encore plus positif si on avait pu enlever les points d'inaptitude, mais, en respect de la Charte des droits, la personne n'est pas intercepée personnellement. Donc, les points d'inaptitude, partout où c'est mis en application au Canada, il n'y a pas de points d'inaptitude, malheureusement. C'est la raison. Ce n'est pas parce qu'on a fait un choix, c'est parce qu'on n'a pas le choix. Merci, merci beaucoup de votre présence.

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

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Tout d'abord, bienvenue à vous, merci de votre présence. J'ai pris connaissance avec intérêt de votre mémoire. Quelques questions, si vous le permettez, pour essayer de mieux comprendre votre opinion sur certains aspects.

Si vous le voulez, on va d'abord revenir au cellulaire au volant. Donc, je crois qu'on est tous d'accord que la distraction causée par le cellulaire est cognitive et, qu'il soit mécanique, biomécanique ou mains libres, c'est la même distraction. Effectivement, adopter uniquement une mesure partielle, ça peut créer, comme vous le dites, un effet pervers, un faux sentiment de sécurité chez les utilisateurs du mains-libres.

Qu'est-ce que vous dites de toutes les autres technologies? Vous en avez traité un peu, tantôt, là. Au même moment où on pense interdire le cellulaire, on pense remettre le GPS, remettre la permission d'utiliser un GPS dans le véhicule, ce qui est interdit. Donc, on sait que le cellulaire mains libres peut être relié, via Bluetooth, au GPS et permettre une conversation ou de recevoir du texte, le «text link», là, etc. Je vois mes enfants, là, fonctionner avec ça beaucoup, envoyer des messages texte. Qu'est-ce que vous pensez de toute cette technologie-là qui s'en vient et qui va... Certains vont être permis, d'autres non.

**M. Morin (Réel):** Dr Maurice.

**M. Maurice (Pierre):** Bon. Alors, là-dessus, on a réfléchi comme il faut, là. En fait, premièrement, il faut dire que tout n'a pas été étudié. C'est des nouvelles technologies, alors, avant que les études soient faites, il y a toujours des délais.

Nous, ce qu'on pense, c'est que toute technologie qui ne vient pas aider aux tâches primaires à la conduite devrait être analysée avec beaucoup de critique. Puis à la limite ce qu'on dit, c'est qu'il faudrait qu'on institue le même genre de système qu'on a comme, par exemple, quand on introduit un médicament, quand une compagnie pharmaceutique veut introduire un nouveau médicament. Là, le fardeau de la preuve, il incombe à ceux qui pensent que c'est peut-être dangereux. Mais il faudrait peut-être qu'on

change le fardeau de la preuve et puis que le fardeau de la preuve soit plus du côté de l'industrie qui veut mettre un nouveau dispositif à la disposition, pour faire la démonstration, avant de le rendre, puis de le généraliser, puis d'en faire un usage, là, assez extensif, de vraiment faire la démonstration que ça n'a pas d'effet sur la sécurité routière.

Alors, il n'y a pas de réponse universelle, là, on n'a pas examiné tous les dispositifs, mais tout dispositif qui peut avoir un impact considérable sur vos facultés cognitives, sur vos capacités cognitives devrait être analysé avec beaucoup, beaucoup d'attention.

**M. Morin (Réel):** Concernant les GPS, on a examiné ça sans avoir d'études a priori, mais il n'en demeure pas moins que c'est unidirectionnel. Il y a un message qui nous est envoyé pour se situer sur un trajet routier. À la limite, ce n'est pas du tout... on n'est pas du tout en situation de conversation et de distraction prolongée, c'est un soutien à la conduite, donc c'est une aide qui va dans le sens de la responsabilité du conducteur de conduire.

**M. Gingras:** S'il demeure outil de navigation.

**M. Morin (Réel):** S'il demeure outil de navigation.

**M. Gingras:** Parce qu'on sait que ça peut être ouvert effectivement à s'adjoindre d'autres technologies au GPS.

**M. Morin (Réel):** Mais toute technologie...

**M. Gingras:** Ça répond bien, oui.

**M. Morin (Réel):** Toute technologie qui sortirait... En fait, si le GPS devenait en même temps un outil de communication, bien, à ce moment-là, on revient dans la logique du cellulaire.

**M. Gingras:** O.K.

**M. Morin (Réel):** Bluetooth, c'est la même chose.

**M. Gingras:** Non, ça répond bien. Et vous êtes d'accord avec moi qu'on n'a pas de chiffre, là, au niveau du cellulaire, là, pour dire: Le cellulaire est impliqué dans tant de pour cent d'accidents, puis etc. Vous n'avez pas de chiffre sur ça.

**M. Morin (Réel):** Ce qu'on sait...

**M. Maurice (Pierre):** Oui, c'est-à-dire que, ça, on ne l'a pas... Il faut bien comprendre que, dans le rapport de police, ce n'est pas une information qu'on collige systématiquement. Par ailleurs, à cause de... il est fort peu probable que quelqu'un qui a été victime d'un accident vienne se déclarer lui-même comme étant en train de parler, converser sur le cellulaire au moment de l'accident ou après l'accident, donc. Mais par contre, si on applique les taux d'accidents, les taux qu'on observe chez ceux qui n'ont pas de cellulaire puis qu'on les applique à ceux qui en ont un, on estime qu'au Québec on éliminerait à peu près 7 % des collisions.

**M. Gingras:** Par déduction.

**M. Maurice (Pierre):** Par déduction, c'est sûr, mais ce n'est quand même pas négligeable. Puis nos collègues en France arrivent à peu près au même chiffre, autour de 7 %.

**M. Gingras:** Vos collègues dans d'autres provinces... Parce qu'il y a une province uniquement qui a abondé dans ce sens-là d'interdire le cellulaire. Parce que, là, vous parlez de d'autres pays...

**M. Maurice (Pierre):** Bien, je peux vous dire qu'il y a 50 pays au monde...

**M. Gingras:** ...mais au niveau canadien?

**M. Maurice (Pierre):** Il y a 50 pays au monde qui ont interdit le cellulaire.

**M. Gingras:** Oui, mais au niveau canadien, au niveau canadien.

**M. Maurice (Pierre):** Au niveau canadien, il y a des provinces qui l'ont, il y en a d'autres qui cheminent...

**M. Gingras:** ...des provinces.

**M. Maurice (Pierre):** ...il y a d'autres provinces qui cheminent en vue d'interdire le cellulaire. Écoutez, j'allais en Afrique, là, je suis allé au Rwanda. Au Rwanda, c'est interdit d'utiliser un cellulaire.

**M. Gingras:** Je vous arrête parce qu'on a juste un nombre de temps limité, je m'excuse. Vous ne répondez pas à ma... un bon politicien. Mais, au Canada, pourquoi qu'il y a une province uniquement? Aucune idée. C'est beau.

J'aimerais revenir aux cours de conduite. Vous ne recommandez pas la remise sur pied des cours de conduite, dans sa forme actuelle à tout le moins. 10 % des titulaires de permis sont des jeunes, 16 à 24 ans. 24 % de ces 10 % là ou de ces conducteurs-là de ce groupe d'âge là sont impliqués dans un accident. Quand on regarde les infractions commises, le taux d'infractions commises par ce groupe d'âge là: deux fois plus élevé, toutes les infractions confondues; quatre fois plus élevé, l'infraction pour grand excès de vitesse; deux fois plus élevé, les infractions au Code criminel; quatre fois plus élevé, les sanctions pour 15 points d'inaptitude, sur 10 % des titulaires de permis; accidents avec dommages corporels, trois fois plus élevé. Donc, je me dis: C'est un groupe d'âge... on a enlevé, il y a de cela 10 ans, les cours de conduite, et c'est un groupe d'âge qui est vulnérable à ce moment-ci. C'est quoi, votre solution ou votre proposition à cet égard?

**M. Morin (Réel):** Ce qui fait le portrait sombre que vous présentez, c'est le jeune âge, l'inexpérience de conduite et la propension à prendre des risques. La question qui se pose: Est-ce que les cours de conduite ont réussi ou réussissent à avoir un effet sur la propension à prendre des risques et sur l'expérience, qui sont les déterminants majeurs? On n'a pas réussi ça. Donc, le cours, dans sa forme actuelle... Et honnêtement on ne sait pas quelle forme il devrait avoir clairement pour pouvoir jouer là-dessus, on n'a pas réussi à trouver vraiment. On pourra recevoir positivement l'invitation de la ministre et creuser plus

loin cette question-là, mais actuellement, ni chez nous ni ailleurs, on n'a trouvé de formule qui marche bien.

L'effet négatif des cours de conduite, c'est que ça a tendance à faire conduire les jeunes plus jeunes. Alors, comme l'âge est plus associé aux dangers que le cours les protège, donc ils se retrouvent plus vite sur la route, et puis finalement on les retrouve plus vite dans les victimes. Donc, c'est vraiment là-dessus, c'est que le facteur ajouté du cours ne suffit pas en tout cas...

**M. Gingras:** C'est vraiment un questionnement très grand.

**M. Morin (Réel):** ...pour changer le portrait qu'on observe. Et on ne veut surtout pas, encore là, avoir des effets pervers, c'est-à-dire de rajeunir le moment où les jeunes vont se retrouver sur la route.

**M. Gingras:** On n'a pas de solution autre que le cours de conduite pour le moment.

**M. Morin (Réel):** L'accès graduel, c'est une bonne solution. Ça, c'est des mesures intéressantes.

**M. Gingras:** Effectivement.

**M. Morin (Réel):** Tout à fait, tout à fait. L'accès graduel va venir jouer sur l'expérience, et tout ça.

● (11 h 50) ●

**M. Gingras:** Une mesure qu'on est d'accord. O.K. Parce que, nous aussi, à l'ADQ, on vise effectivement qu'il y ait moins d'accidents sur les routes, moins de décès. Puis votre énoncé de sécurité durable est très agréable à lire effectivement, parce que, pour nous, la sécurité, ce n'est pas une dépense, mais un investissement qu'on doit faire dans notre société. C'est pour ça que des mesures durables donc, comme l'amélioration de nos routes... On n'en a pas traité là-dedans, mais on sait que 30 % des accidents sont causés par une sortie de route. On sait que c'est l'investissement auquel il y aura des résultats les plus rapides en termes de diminution du nombre d'accidents, de décès et de blessés.

J'aimerais vous ramener au photoradar. Vous me dites: Effectivement, le photoradar est un outil. Ce que je comprends de votre énoncé, vous me dites: Seul, ça n'apportera sûrement pas ou peut-être pas les résultats escomptés, ça prend une présence policière accrue. Que le nombre de points de démerite ne soit pas associé à la conduite avec une vitesse excessive, ça n'a pas aussi un effet pervers, pour vous? De circuler à une vitesse marquée sur une autoroute et de voir une auto, une automobile, soit une BM ou un véhicule de luxe passer à côté de vous, qui, lui, peut se permettre d'avoir une amende mais pas de point de démerite, donc peut se permettre la vitesse en fonction de son statut social... Et ça, ça n'a pas un effet pervers pour vous, cette mesure-là?

**M. Morin (Réel):** Bien sûr, ça fait partie des craintes que nous avons. Il y a des considérations que nous ignorions sur le plan de l'application ou de l'applicabilité légale, et tout ça, Mme la ministre en a fait mention. Mais il n'en demeure pas moins que la dissuasion par les points d'inaptitude est beaucoup plus efficace que par les amendes. Et bien sûr...

**M. Gingras:** ...pour nous, c'est rétrograde. Si on donne des amendes sans rajouter de points de démerite, on se retrouve dans les années soixante, où plus les gens étaient riches, plus ils pouvaient faire d'infractions.

**M. Morin (Réel):** Bien, en fait, il y a une question d'équité, je vous la laisse, il y a une question d'équité. Il n'en demeure pas moins qu'il est beaucoup mieux d'y avoir des photoradars malgré tout que de s'en priver par une incapacité d'appliquer, avec des bases légales nous le permettant, des points d'inaptitude. Il est beaucoup mieux d'y avoir des photoradars quand même, même si on se retrouve avec des gens peut-être plus riches qui seront encore moins sensibles aux excès de vitesse, parce que le message passe à la population que la vitesse est inacceptable et parce que, avec une généralisation des photoradars partout au Québec, on va avoir un effet d'apaisement très clair de la circulation en termes de vitesse.

Quand on parle d'effets tangibles, c'est sûr qu'on ne peut pas partir de projets pilotes qui ne visent pas à avoir des effets sur le bilan routier. Ça vise à mettre en oeuvre la mesure, voir les difficultés d'application et les régler. Mais, pour avoir un effet tangible, ça prend une dissémination beaucoup plus grande, à la grandeur du Québec. C'est la raison pour laquelle nous disons que, dès qu'on aura fait les correctifs permettant l'application, si requis, qu'on puisse avoir une installation à la grandeur du Québec, avec des critères très bien connus — où est-ce qu'on les met?, on ne les met pas n'importe où — et avec toujours l'idée d'un appui au travail policier. On a toujours voulu affirmer clairement que ça ne venait pas remplacer l'importance de la surveillance policière. On aurait pu rajouter...

**M. Gingras:** Il me reste juste deux minutes. Je voudrais vous entendre sur le 0,05, en terminant, si vous le permettez. Je m'excuse de vous interrompre.

**M. Morin (Réel):** Non, allez-y.

**M. Gingras:** Vous me parlez des effets de diminution du taux d'alcoolémie dans certains pays. C'est difficile des fois de se comparer entre pays parce que notre façon de prendre de l'alcool se compare des fois difficilement. Mais, au niveau du taux, en Grande-Bretagne, la limite est de 0,08, et leur bilan routier est de 5,6 décès par 100 000 habitants. Un décès, c'est un de trop, là, mais leur bilan routier est bien meilleur que celui du Québec, qui est de presque le double, 9,6 décès. Je vous dis, le taux d'alcoolémie, le taux est de 0,08, tout comme au Québec, et ils ont un bien meilleur bilan que nous. Qu'est-ce que vous en...

Parce que vous me parlez de statistiques, là. Nous aussi, on en a, des statistiques. Il en existe, il y en a, des statistiques qui disent le contraire. Vous comprenez la difficulté à bien comprendre? Cette mesure-là, comme vous parlez, en France, était accompagnée d'un paquet d'autres mesures, là, ce n'était pas uniquement le 0,05 lors de la baisse. Il n'y avait pas de vitesse sur les routes, il y avait des... des excès de vitesse, des grands excès de vitesse, etc.

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

**M. Gingras:** Juste la comparaison entre Grande-Bretagne et Québec.

**Le Président (M. Bergman):** Malheureusement, le temps s'est écoulé.

**M. Gingras:** M. le Président, 30 secondes, 30 secondes pour répondre?

**M. Morin (Réal):** Deux choses. La Grande-Bretagne est pilonnée de photoradars qui ont un effet important. Et, pour ce qui est du taux d'alcool, mon collègue, Claude Bégin, qui est particulièrement spécialiste des questions d'alcool, si on lui en laisse le temps, peut-être pourrait-il répondre là-dessus.

**M. Bégin (Claude):** Oui, en 15 secondes, je pense, qu'il doit me rester? C'est que la...

**Une voix:** ...

**M. Gingras:** Consentement, M. le Président.

**M. Bégin (Claude):** Je vais essayer d'être bref et précis. Il y a beaucoup d'application au niveau des contrôles routiers qui sont plus importants ici que... qui se fait en Grande-Bretagne. Donc, l'application des lois, le nombre... l'augmentation des contrôles routiers qui sont faits par les services policiers, je n'ai pas les chiffres en tête, là, mais est supérieure à ce qu'on peut faire ici. Je ne dis pas qu'il ne s'en fait pas au Québec, là. Il s'en fait. Mais, comme les expériences, surtout de l'Australie qu'on cite souvent parce que c'est le pays qui en a le plus fait, qui a été le plus étudié dans le monde... mais ce qu'on peut dégager, c'est que plus on en fait, plus on observe des résultats sur la baisse évidemment des taux d'accidents.

Cela étant dit, les pays qui ont abaissé leur taux de 0,08 à 0,05 et même, dans certains États américains, pour les jeunes, autour de 0,02, qu'on a regardés, toutes les études, peu importent les méthodes utilisées, et ça peut varier beaucoup, et on peut avoir des données différentes, mais l'ensemble converge vers le même résultat, c'est-à-dire une diminution du nombre de décès qui sont associés à la baisse des taux d'alcoolémie. Mon collègue vous disait, M. Morin, entre 5 % et 10 %, ça peut être plus près de 5 % comme plus près de 10 %, ça dépend aussi des contrôles, des campagnes qui appuient ça après, même des lois. Il y a un effet, hein, du nombre là-dedans. C'est-à-dire, plus les mesures sont appliquées, qu'il y a une cohérence dans ces mesures-là, bien on a un effet, comme on vous a mentionné, sur l'ensemble des taux d'alcoolémie.

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

**M. Deslières:** J'ai tout mon temps, là, M. le Président?

**Le Président (M. Bergman):** Merci pour votre temps, M. le député.

**M. Deslières:** Merci, M. le...

**Une voix:** Il vous reste deux minutes.

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

**M. Deslières:** Ah, que les exceptions sont dangereuses! Merci, M. le Président. Messieurs, merci pour votre mémoire. Puis un commentaire puis une courte question parce que je veux laisser la place à mes collègues. Tout ce concept... Je suis heureux de vous entendre concernant ce que vous avez appelé la sécurité durable. Et, nous, on en a discuté, on en a parlé en termes de vigie, de veille sur la sécurité routière. Il faut qu'on ait comme culture que la sécurité routière, ce n'est pas à tous les cinq ans, ce n'est pas à tous les trois ans. Il y a cette espèce de continuité dans ce travail. C'est tellement complexe, c'est tellement large comme débat qu'il faut absolument qu'on soit dans un continuum, dans une vigie, et je partage ce point de vue, on l'a déjà exprimé, et j'espère que tout ce concept va se concrétiser dans les prochaines semaines, les prochains mois et qu'on va en faire une discussion, une action permanente.

Ceci dit, je vous amène sur l'introduction du radar photographique. Vous nous dites... votre association croit fermement que, dès la fin de la période prévue de 18 mois, le gouvernement devrait être prêt à étendre la mesure à l'ensemble du Québec. Alors, juste un point de vue. Je pense qu'il ne faut pas présumer de ce que sera cette expérience pilote, on n'en sait rien, parce que d'autres administrations, d'autres pays ont connu toutes sortes de problèmes avec ce genre d'appareil, tout ça. Donc, il ne faut pas le présumer.

Et, quand vous affirmez qu'une fois l'étape... on étendrait ça partout, les résultats tangibles sur le bilan routier ne seront visibles qu'à cette condition, bien, moi, je fais juste vous rappeler qu'on nous annonce pour 2007 une embellie sur notre bilan routier, on parle même — heureusement — d'une centaine de décès de moins, puis il n'y a pas de radars. Alors, il ne faut pas lui donner les vertus que... Ce n'est pas la panacée de tout, là, les radars, en tout respect pour votre point de vue.

**M. Morin (Réal):** Vous permettez une réponse là-dessus?

**M. Deslières:** Bien sûr.

● (12 heures) ●

**M. Morin (Réal):** Écoutez, s'il y a eu tant d'efforts de faits, dont ceux de la table et l'Année de la sécurité routière, c'est qu'on avait atteint un plancher puis même qu'on observait une hausse, depuis quelques années, des décès sur les routes. Alors, il faut agir. Il était très clair pour la table de la sécurité routière, comme dans les données scientifiques, que ce qui va faire la différence, fondamentalement la différence, ce n'est pas de reconstruire des routes, ce n'est pas de tripler le nombre de policiers, c'est d'outiller les policiers pour faire un contrôle routier plus efficace. Les photoradars vont substantiellement réduire le fardeau des accidents... des blessés sur les routes de 20 % à 30 %, c'est une démonstration faite ailleurs, dans la mesure où on l'implante suffisamment pour que la probabilité d'être pris soit élevée et pour que l'effet dissuasif soit à la grandeur du territoire du Québec. Il y aura une baisse importante.

Alors, si nous étions dans une situation, une tendance continue à la baisse, on pourrait peut-être douter de l'apport supplémentaire du photoradar, mais, la situation

actuelle, si on veut changer radicalement, c'est le photoradar qui apparaissait aux membres de la table, et aux experts consultés, et aux travaux scientifiques comme étant la façon de faire rapidement une différence. C'est sûr que des aménagements routiers, de l'apaisement de la vitesse dans les villages, avec les aménagements routiers plus compatibles avec les limites de vitesse, ce sont toutes des mesures importantes, mais la combinaison photoradar-contrôle routier, c'est vraiment la voie, la seule très capable de faire un changement à court terme.

**M. Deslières:** Mais, avant toute chose... c'est, comme facteur premier, principal d'amélioration de notre bilan, c'est la surveillance policière.

**M. Morin (Réel):** C'est-à-dire que la surveillance policière pourrait vraisemblablement être meilleure, je laisse les policiers en juger, mais avec...

**M. Deslières:** Ils nous ont tout dit ça.

**M. Morin (Réel):** Oui, mais le problème, c'est que, si on veut augmenter la probabilité d'être pris — et la question est là, la dissuasion vient par la probabilité d'être pris — c'est 500 fois plus puissant, un photoradar, par le nombre, que la surveillance policière. Et donc, ajouté à la surveillance policière, on arrive avec un effet populationnel beaucoup plus important.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président.

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

**M. Bouchard:** Merci, M. le Président. J'ai beaucoup apprécié la qualité des données scientifiques que vous avancez devant la commission, notamment à l'égard de cet équipement-là, le photoradar, et aussi sur toute la question du taux d'alcoolémie. Et je pense que vous avez des études à déposer devant la commission, on les parcourra avec beaucoup d'intérêt, notamment sur le taux d'alcoolémie, hein, je pense. C'est ça?

**Une voix:** Oui.

**M. Bouchard:** D'une part, on entend ces données qui sont fort convaincantes. D'autre part, on entend un autre genre d'opinion devant cette commission et autour de nous. Je vais vous citer trois réactions au 0,05, là, puis j'aimerais ça avoir vos commentaires.

Le premier, c'est qu'on risque d'augmenter... on risquerait d'augmenter le taux de délinquance, les gens n'étant pas tout à fait d'accord avec la proposition et, d'autre part, parce qu'on manquerait d'effectifs pour imposer ou pour surveiller le respect du nouveau taux. Alors ça, c'est le premier élément qu'on entend. Le deuxième: ce serait discriminatoire à certains égards envers les personnes de plus petit poids et selon le sexe. Et le troisième, c'est le gros bon sens: Bien, voyons donc!, voir si on n'est pas capable de prendre deux verres avant de partir. Et notamment, ça, c'est relié, je pense, cette opinion-là, à l'effet que le 0,08 a été très longtemps le seuil de référence. Alors, quelle est votre réaction à ces trois affirmations?

**M. Morin (Réel):** Alors, je commence puis je laisserai mes collègues poursuivre. Commençons peut-être par la dimension discriminatoire selon le sexe. C'est bien sûr que l'alcool n'a pas le même effet selon le poids et selon le sexe, mais ça fait partie d'une réalité, et le résultat, c'est le taux sanguin, c'est ce qui fait la différence. Malheureusement, certaines personnes peuvent se permettre plus de consommations, à 150 kg, que d'autres beaucoup moins lourdes, mais ça fait partie de la vie. Et je ne crois pas que c'est un argument qui militerait en faveur de permettre à tout le monde de boire au-delà de sa capacité d'absorber dans son organisme l'alcool consommé. Je ne sais pas si ma réponse était claire là-dessus, j'ai essayé de la formuler clairement. Mais, pour nous, c'est un non-argument. Ça fait partie de la réalité physiologique que des gens ne tolèrent pas des produits toxiques potentiels de la même façon selon leur constitution, leur sexe.

Appliquer des règles de sécurité routière, c'est toujours et ça a toujours été difficile. La ceinture de sécurité, les mécanismes de retenue pour enfants, l'alcool au volant, c'est toujours difficile. Donc, c'est certain qu'on se retrouve dans une situation où, à 0,05, ce ne sera pas plus facile qu'à 0,08, ça ajoute à la difficulté. Ce que nous cherchons en santé publique et la vision de la table sur la sécurité routière, c'est un effet positif au niveau du bilan routier. La priorité est là-dessus. C'est sûr que, si on met la priorité sur l'applicabilité la plus intégrale possible d'une loi, on change de registre, on change de paradigme. Si notre préoccupation, c'est de pouvoir appliquer au moins 50 % ou 80 % de ce qu'on met, une application presque parfaite, à ce moment-là on va réduire ça à des mesures extrêmement faciles à appliquer.

Ce n'est pas le choix de la vision zéro, ce n'est pas le choix de la sécurité durable et ce n'est pas le choix de la priorité gouvernementale de mettre l'accent sur le résultat au niveau de la population. On s'attend donc à une application imparfaite. Les policiers s'attendent à une application imparfaite. J'ai entendu les discours des policiers et je souhaiterais qu'ils acceptent de travailler dans un contexte d'imperfection quand il s'agit d'appliquer des lois difficiles comme celle de la sécurité routière. Ce n'est pas juste l'alcool qui est difficile. C'est difficile aussi, la ceinture de sécurité et d'autres aspects liés à la sécurité qui font pourtant l'objet de lois également.

Quant au manque d'effectifs, bien, évidemment, c'est une question sur laquelle on ne se prononcera pas directement. Ce qu'on dit, c'est que, l'ensemble des mesures proposées, y compris les photoradars, le retrait des permis de conduire, et tout ça, avec des effectifs policiers qui sont outillés, mieux outillés avec le photoradar, on aura un effet populationnel intéressant sur l'ensemble des mesures. La probabilité d'être pris, le message populationnel sur les dangers de l'alcool au volant, à travers les mesures sur les grands récidivistes, à travers les mesures du 50 mg, tout ça, ça fait partie d'un ensemble tout à fait cohérent avec ce que, dans le monde, on considère comme des politiques globales, cohérentes en matière de sécurité routière. Je ne sais pas si je réponds à la plupart de vos aspects, mais mes collègues auraient probablement des réponses complémentaires à apporter.

**M. Bouchard:** Je peux y aller encore, oui?

**Le Président (M. Bergman):** Ça va.

**M. Bouchard:** Merci. De fait, oui, j'ai très bien compris votre réponse et le sens de votre réponse. Est-ce que vous avez en main des études plus de type sociologique ou de communication à l'égard de la résistance qu'on pourrait rencontrer, par exemple, à l'application d'un seuil plus sévère? Je pense à des pays comme l'Australie, qui en ont adoptés, ou en France. Quelle est la stratégie ou le scénario qui a fait en sorte que cette nouvelle disposition-là a été respectée par les citoyens ou par les automobilistes? Est-ce que vous avez une idée là-dessus?

**Le Président (M. Bergman):** M. Bégin.

**M. Bégin (Claude):** Pour l'Australie en particulier puis en Suède aussi, il y a eu, je l'avais mentionné tout à l'heure, il y a eu vraiment... les campagnes ont soutenu ça. Il y a eu des campagnes médiatiques très importantes, suivies de programmes, souvent qu'on appelle les programmes d'application sélective, c'est-à-dire que ce sont des programmes qui incorporent un règlement — exemple, le 0,05 — avec une campagne publicitaire et également le fait de faire en sorte qu'on rejoint le plus de conducteurs, même la population en général, possible. Donc, cette combinaison-là est très importante pour assurer le succès de la mesure. Sinon, si les conducteurs ou la population perçoivent qu'il y a peu de risques d'être arrêté ou que la situation qui était celle qui prévalait avant va probablement perdurer, la mesure évidemment a un peu de difficultés à avoir son potentiel maximal. Donc, c'est important.

Mais seulement des campagnes, ça, c'est connu aussi dans la littérature, ce n'est pas efficace. Elles sont efficaces si elles sont en soutien à des mesures qui ont prouvé leurs effets sur la réduction de décès; par exemple, dans ce cas-ci, le 0,05. Ça a été la même chose pour la ceinture de sécurité. Voilà plusieurs années, le Québec a fait beaucoup de campagnes de ce type-là. Même au niveau de l'alcool au volant, voilà une dizaine d'années, les premiers barrages, tout ça, lorsque la loi est devenue plus sévère en 1997, eh bien, ça a été accompagné de campagnes...

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

**M. Bégin (Claude):** En conclusion, bien ça prend vraiment un renforcement policier avec la mesure et aussi un renforcement médiatique si on veut escompter le bénéfice de cette mesure-là.

**Le Président (M. Bergman):** M. Bégin, Dr Morin, Dr Maurice, merci pour votre présentation. Si vous avez des études qui peuvent alimenter notre réflexion, si vous pouvez les déposer avec le secrétaire de la commission, on apprécie beaucoup. Merci.

Je demande les gens de la Fédération québécoise des municipalités pour prendre leurs places à la table. Je suspends pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 10)*

*(Reprise à 12 h 12)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à la Fédération québécoise

des municipalités. Je leur demande pour prendre leurs places à la table.

M. Généreux, M. Charland, vous avez 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre. Je vous demande pour vous identifier et ceux qui vous accompagnent, et le micro est à vous pour les prochaines 15 minutes.

### Fédération québécoise des municipalités (FQM)

**M. Généreux (Bernard):** Merci, M. le Président. Mme la ministre, MM., Mmes les parlementaires, donc c'est avec un immense plaisir que la FQM se présente devant vous pour partager notre point de vue sur les projets de loi n<sup>os</sup> 42 et 55. Donc, vous n'êtes pas sans savoir puis avez probablement pu constater le soutien de la FQM sur l'ensemble des mesures qui sont proposées... ou la plupart des mesures qui sont proposées par ce projet de loi sur la sécurité routière. Notre implication, comme fédération, sur cette réflexion portée principalement par la table de la sécurité routière au cours des dernières années, je dirais, a été, je pense, d'une ponctualité sans défaut dans la mesure où la préoccupation en regard des questions de sécurité routière est une préoccupation qui interpelle beaucoup de nos membres, de nos municipalités, qui est présente dans le grand dossier de la sécurité publique. Nous vous accompagnons dans le contexte du transfert de la Sûreté du Québec vers le monde municipal, la mise en place des comités de sécurité publique, où les questions de sécurité routière sont constamment à l'ordre du jour de nos rencontres.

Donc, il n'est pas étonnant que le train de mesures qui découlent principalement des recommandations de la table de la sécurité routière et à laquelle participent d'une façon très active M. Normand Bolduc, qui m'accompagne, ainsi que Guy Charland, qui est permanent à la fédération, donc que ces préoccupations, ces réflexions-là trouvent écho dans le projet de loi qui est devant nous nous réjouit au plus haut point dans la mesure où c'est des préoccupations qui ont, de multiples fois et de multiples façons, trouvé écho dans la plupart de nos territoires. Également, c'est des préoccupations que l'on partage au conseil permanent de la sécurité publique, conseil que j'ai le plaisir de présider. Et, lorsqu'il est question de résultats, de bilan routier, annuellement c'est toujours avec un petit frisson que l'on appréhende les résultats de ce que l'on observe au plan du bilan routier.

Donc, les différentes mesures qui sont proposées dans le projet de loi, pour nous, viennent à point nommé. Bien sûr qu'il y a un certain nombre de défis, on ne se le cache pas. Ça demande aussi de la détermination, on a même parlé chez nous de courage politique pour intervenir sur des questions aussi sensibles chez les citoyens. Parce que la question de la conduite automobile puis la gestion de l'habacle automobile est une question entre, je dirais, une préoccupation publique puis un sentiment où on est, je dirais, dans une dimension privée, hein? Ce qui se passe dans son auto, c'est un peu comme ce qui se passerait dans sa chambre à coucher, mais les impacts ne sont pas toujours les mêmes donc, on en conviendra.

Mais il reste que collectivement on a tous à assumer la facture des conséquences de mauvais comportements routiers, que ce soit par la vitesse, l'alcool principalement.

Et, à cet égard-là, je pense que la proposition ou les propositions que l'on nous soumet, d'une façon très large, suscitent chez nous une très grande adhésion. Donc, la vitesse et l'alcool, c'est probablement le mélange le plus explosif — sans jeu de mots — et intervenir sur ces questions-là nous semble être les niveaux d'intervention les plus appropriés et également les plus pertinents.

La vitesse, traduite par les préoccupations qui ont cours dans nos réflexions municipales sur l'abaissement, par exemple, de la limite de vitesse, du 50 km dans les quartiers résidentiels, on est très sensibles à la réflexion qui s'effectue là-dessus. Notre position n'est pas complètement arrêtée, mais vous comprendrez qu'il y a une préoccupation très grande en regard de cet aspect-là.

L'aspect également des publicités sans limites, qui insidieusement pourraient contribuer à l'accroissement des vitesses, notamment dans les quartiers résidentiels. On sait que c'est une situation qui est souvent incontrôlable, à tout le moins très difficile à circonscrire, ces manifestations, là, de limites sans vitesse et d'expression de bolides dans les quartiers résidentiels, je pense que tout le monde sait très bien de quoi on parle, et les conséquences dramatiques que ça a pu entraîner encore récemment.

L'alcool au volant, la réduction de la limite 0,08 à 0,05, on y souscrit également, tout en signalant une préoccupation quant au besoin d'accompagnement. Ces mesures-là nécessairement impliquent un plus grand suivi, un plus grand, je dirais, accompagnement au plan des effectifs policiers. Également, toute la préoccupation, qui est très présente chez nous, dans plusieurs de nos communautés, à l'égard de notre difficulté de régler ou de diminuer tout le phénomène lié aux récidivistes qui ont, à multiples reprises, été arrêtés dans des conditions où les taux d'alcoolémie étaient inacceptables. Et ça, je pense qu'il y a là une préoccupation très large quant à notre capacité de circonscrire ce phénomène-là. Je pense qu'il y a là un objet de préoccupation dont il faudra se soucier très étroitement.

● (12 h 20) ●

Bien sûr que ce train de mesures là, chez nous, s'inscrit généralement dans une préoccupation où la capacité des effectifs policiers actuels qui ont fait l'objet des ententes qui se multiplient, là... Puis je pense qu'on est en train de finaliser les ententes avec la Sûreté du Québec, et je parle principalement, là, de l'entente SQ-MRC. Bien que ça aille rondement dans la signature des ententes pour les 10 prochaines années, il reste que, d'une façon très régulière, on entend une préoccupation à l'effet de la limite de ce qu'on peut faire avec les effectifs dont on dispose. Et l'ajout de ces mesures-là vient, pour certains, accroître la difficulté ou le niveau de difficulté, et ça, je pense qu'il y a là une préoccupation dont il va falloir continuer de se préoccuper.

D'autant plus que l'offre du gouvernement fédéral à l'effet d'ajouter, pour le Québec, 586 nouveaux policiers constitue pour plusieurs d'entre nous une opportunité qu'il faudrait examiner ou prendre en compte. Cependant, on est tout à fait solidaires de l'approche du gouvernement du Québec, qui dit que ces effectifs-là devraient être affectés selon les priorités du gouvernement du Québec, et non pas celles définies par le gouvernement d'Ottawa. Et d'autant plus qu'il y a la pérennité de ces services ou de ces effectifs-là dont il faudra aussi régler la question, dans la mesure où on accepterait

difficilement qu'on n'augmente que pour quelques mois ou quelques années les effectifs et qu'après on dise: Bien, arrangez-vous avec la facture. Donc, là-dessus je pense qu'on est tout à fait solidaires, là, de la position gouvernementale.

Par ailleurs, on rappelle ou on profite de la commission pour rappeler aussi que le réseau routier, qui est de responsabilité municipale, constitue, là, selon les analyses, environ pour 30 % des causes d'accident à cause de mauvaises conceptions des routes et des rues. Donc, on comprendra que le budget de la voirie municipale, qui n'a pas bougé depuis 1993, qui est à la hauteur de 86 millions et pour lequel nous sommes en demande d'une amélioration à 125 millions de dollars par année, doit aussi constituer une des mesures d'accompagnement pour améliorer notre bilan routier.

En regard de la fameuse question des photoradars, donc, encore là, nous souscrivons à l'objectif du projet de loi, aux mesures du projet de loi dans le cadre du projet pilote proposé, donc les 15 sites proposés. Nous estimons qu'il est important, pour qu'on augmente l'adhésion à cette nouvelle mesure qui est quand même une nouvelle mesure à tous égards... Il n'y a pas de précédent, au Québec, ou très peu, là, sauf exception, pour la mise en place de cette nouvelle mesure de prévention, entre guillemets. Mais il y a également, je dirais, une préoccupation de l'acceptabilité, je dirais, sociale même de cette mesure-là, et il faut absolument s'assurer que le projet pilote puisse objectivement et correctement faire la démonstration de son impact, de son effet sur le résultat ou le bilan routier en général. Donc, nous souhaitons que les 15 sites identifiés, pour qu'on puisse en faire un examen complet, puissent intégrer des réalités routières et municipales représentatives de la diversité routière et municipale du Québec. On serait très déçus que ces 15 projets pilotes se passent essentiellement dans la métropole ou dans la capitale. Il y a partout au Québec l'illustration de segments de route qui sont difficiles de couverture et qui pourraient faire aussi ou qui devraient faire aussi l'objet de l'expérimentation pilote qui s'annonce et pour laquelle nous souhaitons obtenir un résultat qui tienne en compte l'ensemble des réalités municipales, incluant les municipalités de plus petite taille, bien entendu.

Enfin, le cellulaire au volant. Là également, il y a une mesure que nous appuyons tout en souhaitant qu'elle soit très largement appuyée par des mesures, des actions de sensibilisation. Il y a là, je pense, une réalité un peu plus nouvelle dans l'utilisation de cet outil de communication qui est devenu un réflexe quotidien pour bien des citoyens. Et, en même temps qu'il y a un côté utilitaire à la chose, il y a également, on en convient, une préoccupation à l'égard de la conduite automobile. Donc, l'interdiction comme telle du combiné pendant la conduite, oui, encore là, accompagnée des mesures de sensibilisation requises. Et, bon, il y a probablement là aussi un défi d'application. Parce que c'est une mesure qui n'est pas sans poser une difficulté d'application qui est, je pense, évidente à bien des égards.

Tout en parlant de cellulaire, on profite également de l'occasion que nous offre la commission pour rappeler l'importance de l'accessibilité à un réseau de télécommunications adéquat. On veut illustrer cette demande-là encore une fois par un accident dramatique qui est survenu il y a quelques jours sur la route 155, entre La Tuque et Chambord, où l'absence d'accessibilité de service de

téléphonie cellulaire nous a conduits dans une situation où des camionneurs ont perdu la vie. Ça a pris plus de deux heures avant qu'on puisse avoir accès au service parce qu'il n'y avait pas de téléphonie cellulaire accessible dans ce secteur-là. Et je n'y vois aucune contradiction entre le fait d'empêcher, de soustraire la téléphonie cellulaire au volant, mais quand même il y a au Québec encore trop de territoires interrégionaux qui ne sont pas desservis. Encore là, c'est une question de sécurité.

Enfin, je pense que la contribution du monde municipal, autant par les tables provinciales qui nous sont proposées et auxquelles on adhère entièrement que par l'influence que pourront entraîner ces mesures-là au plan des comités de sécurité publique, qui ont comme principal mandat de réfléchir avec la Sûreté du Québec les priorités d'intervention... On devra, je pense, prendre en compte que les comités de sécurité publique seront de plus en plus interpellés par l'application, les mesures à prendre, l'équation entre les mesures et les effectifs, et tout ça va se retrouver très rapidement dans les débats auprès de nos communautés par les comités de sécurité publique. Voilà. Merci, M. le Président.

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

**Mme Boulet:** Alors, merci, M. Généreux. M. Charland, M. Bolduc, merci d'être avec nous ce matin. Et évidemment vous représentez beaucoup de gens, beaucoup de municipalités. En grande partie, moi, mes municipalités dans mon comté sont toutes chez vous. Alors, ça me fait grand plaisir de vous voir ce matin et d'avoir votre contribution aux travaux de cette commission.

Je vais aller, M. Généreux, d'entrée de jeu, à la page 10, là, vos recommandations, parce que je pense qu'on répond déjà à plusieurs d'entre elles. Peut-être que ça mérite, là, que j'apporte certaines précisions. Notamment, vous parlez, à la recommandation 2, «d'initier un groupe de travail entre le gouvernement du Québec, les constructeurs et les publicitaires pour éliminer les publicités sans limites de nos écrans» et, b, «de convaincre le Bureau des normes canadiennes de la publicité pour la pub automobile». Alors, c'est déjà quelque chose qui est en marche. Même le collègue de Beauharnois a soulevé cette problématique-là dès le départ, et je lui ai dit que j'étais tout à fait en accord. C'était dans les recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière; vous étiez présents.

Et déjà il y a des actions qui se font. Il faut interpeller évidemment les normes canadiennes, leur demander d'avoir un code d'éthique plus sévère à l'égard de la publicité concernant les automobiles. Il faut interpeller également les constructeurs. Alors, chez nous, là, on est déjà en marche là-dessus, là, pour qu'il y ait des actions, puis qu'il y ait des actions à très court terme, là, à ce niveau-là, et ça, là-dessus on endosse ça totalement. Et je dis souvent... il y a les véhicules, mais, moi, je vois souvent une motoneige, là, puis les motoneiges qui volent quasiment, là. Alors, depuis que j'ai le dossier des motoneiges que ça me hante, cette image-là et que je me dis: Je ne peux pas croire qu'on ne peut pas présenter autre chose à la population. C'est nos jeunes qui voient ça puis ils disent: Aïe, c'est performant, la vitesse... C'est le goût du dépassement à la limite. Alors, avec ce

véhicule-là, ça devient un outil pour eux qui est dangereux.

La recommandation 4, vous dites: «...recommande la mise en place d'un centre de traitement et d'appréciation de la preuve [et] la constitution d'un fonds spécial» pour les contraventions. Alors, c'est exactement l'idée qu'on a dans le projet de loi, c'est de mettre 15 sites ou 15 projets pilotes dans des endroits accidentogènes, dans trois régions, et ce sera géré par un centre de gestion centralisé. Et, oui, les fonds vont retourner en soutien à des mesures qui viendront en aide à la sécurité routière.

Par contre, ici, je vais vous dire, M. Généreux, que l'UMQ, elle, elle nous demande, elle, d'élargir et de permettre. Alors, peut-être que ce serait intéressant de dire pourquoi, vous, vous pensez qu'il faut se limiter à 15, alors que vos partenaires, qui sont de plus grandes villes, eux, nous demandent de pouvoir en mettre éventuellement sur leurs territoires municipaux.

● (12 h 30) ●

**M. Généreux (Bernard):** Tantôt, je parlais de l'acceptabilité sociale de cette nouvelle mesure là, et, pour bien des citoyens, il faut reconnaître que le radar pourrait être une machine à sous. Et, si on veut éviter que ça ne... Tu sais, je pense qu'il y a une reconnaissance de l'utilité et de la pertinence de cette mesure-là qui est nouvelle mais qu'il faut apprivoiser en quelque sorte. Et, nous, on se dit: Si on ne veut pas se retrouver dans une situation où on augmente l'incrédulité ou la contestation...

Parce que comment tout ça va se gérer, hein? C'est pour ça qu'on dit, là: Il faut développer une fiabilité de ces instruments-là, également la capacité de monter des preuves, là. On en a fait état largement au conseil permanent de la sécurité, où on disait: La capacité de démontrer, là, objectivement... Bon, probablement que ça se fait parce que ça s'applique ailleurs, mais, nous, il faut s'en convaincre comme société puis il faut que le projet pilote soit suffisamment convaincant pour illustrer à la fois la faisabilité et la fiabilité de cette nouvelle façon de faire. Et ça, je pense que plus on cherchera ou on obtiendra une adhésion large envers l'implantation du radar, bien, plus on pourra penser à une autre étape d'élargissement de l'expérimentation. Et encore une fois j'insiste sur le fait que, pour obtenir un portrait le plus correct possible du pilote, il faut s'assurer d'inclure dans les territoires expérimentés des territoires de plus petite taille ou en région, comme les nôtres. Et je pense que je me fie à votre sensibilité sur la question pour que ça fasse partie du pilote.

**Mme Boulet:** Soyez certains, là, qu'on est très sensibles et on est à l'écoute des besoins des régions, évidemment. À la recommandation 5, vous dites: Pour le cellulaire au volant, on aimerait qu'il y ait une période de transition. Ce qu'on me dit ici, les gens de la SAAQ, c'est qu'il y a toujours une période de transition, M. Généreux. Alors, ce n'est pas demain matin que, si la loi passe, on va imposer des points puis des pénalités. Il y aura quelques mois de transition, et c'est comme ça dans toute nouvelle législation, pour permettre à la population, bien, premièrement, d'être informée, et à la limite on peut... Mais il n'y aura peut-être pas 12 mois, votre 12 mois est peut-être un peu généreux, mais il y aura...

**Une voix:** Sans jeu de mots.

**Mme Boulet:** Mais sans jeu de mots, monsieur...

**M. Généreux (Bernard):** C'est le temps des fêtes.

**Mme Boulet:** Mais ce que je veux dire, c'est qu'il y a toujours... il y aura une période de transition pour permettre aux gens, là, de bien connaître la mesure et d'être certains, là, d'être informés.

L'autre élément, vous me parlez de couvrir tous les territoires, là, en termes de télécommunications, et je peux vous dire que, moi, je suis très sensible à votre argument, là, que vous apportez. C'est chez moi, le problème que vous avez noté, c'est chez moi, dans mon comté. Alors, ce qu'on me dit... Puis ce n'est pas la première fois, M. Généreux, que je regarde ce problème-là, parce que ce n'est pas d'hier qu'on n'a pas de possibilité de communication entre La Tuque et Chambord, et ce qu'on me dit, c'est qu'en fait c'est le gouvernement fédéral qui est responsable de la gestion du spectre des fréquences et de leur attribution. Ça relève du gouvernement... Il y a deux éléments: un, la répartition des fréquences relève du fédéral, et, deux, encore faut-il qu'il y ait une entreprise qui décide d'investir et qui y trouve sa rentabilité. Et, entre La Tuque puis Chambord, c'était l'élément déterminant. On a déjà contacté plusieurs entreprises, et l'analyse qu'ils en font, c'est qu'il n'y a pas de rentabilité possible de maintenir un réseau ou une fréquence. Je vous dis ce qu'ils nous ont toujours dit, là. Est-ce qu'on peut faire plus, là? Regardez, je suis tout à fait d'accord avec votre remarque. Est-ce qu'on peut regarder s'il n'y a pas d'autres avenues? Moi, je m'engage à le faire. De toute façon, comme je vous le dis, c'est ma population, c'est chez moi.

Et je vais revenir, parce que vous m'ouvrez la porte, là, sur le réseau routier municipal. Alors, vous dites qu'il y a 30 % des accidents... Le sous-ministre a dit que 30 % des accidents étaient dus à l'environnement. Je vais vous rappeler ce ça fait plus... C'est 80 % dus au comportement, 30 % à l'environnement routier et 10 % dus aux véhicules. Donc, ça fait 120 %. Parce que souvent c'est une combinaison de facteurs. Mais le premier facteur, c'est le comportement humain. Dans l'environnement, bien, évidemment, il y a plusieurs éléments, il y a des feux de circulation, des lumières, de la signalisation, la végétation, le marquage. Et c'est une préoccupation chez nous à chaque fois qu'on fait la programmation. Cette année, si on prend sur les 1,7 milliard de dollars qui ont été investis sur le réseau routier, il y a 530 millions de dollars qui ont été... Je dis 530, c'est en 2006. Cette année, il y a 703 millions de dollars qui ont été investis pour corriger des endroits, des points noirs où il y avait des problématiques de signalisation, de correction de courbe. Il y a 703 millions de dollars, sur le 1,7 milliard, qui ont été investis là-dedans. Alors, pour nous, c'est une préoccupation.

**M. Généreux (Bernard):** Ça inclut les réseaux municipaux?

**Mme Boulet:** Non. Là, j'arrive à votre réseau routier municipal par rapport à ce que vous dites, là, l'amélioration... le fonds, là, pour vous aider comme municipalités. Je comprends que vous avez une demande, puis vous dites: Ces argents-là n'ont pas été indexés depuis 1993, depuis qu'on nous a transféré le réseau routier

municipal. Par contre, saluez au moins qu'on a repris tous les ponts municipaux, M. Généreux.

**M. Généreux (Bernard):** Oui, tout à fait.

**Mme Boulet:** Parce que ce n'est pas rien, là.

**M. Généreux (Bernard):** J'aurais dû le faire, effectivement.

**Mme Boulet:** Ce n'est pas rien. C'est qu'on a toujours mis 124 millions sur... bien, toujours mis, et même sous le précédent gouvernement, c'était à peu près ça, 124, entre 115 et 125 millions, pour venir en aide au réseau routier municipal. C'est vrai que ça n'a pas été indexé. Par contre, il y avait 8 millions dédiés aux ponts, et là on a repris tous les ponts et on va en mettre 100 millions par année.

Alors, je pense que déjà là il y a un grand pas de fait. Je ne vous dis pas que c'est parfait pour vos routes, mais je pense que, déjà, pour les ponts municipaux, qui sont très onéreux pour vos petites municipalités, qui ont de grands besoins, parce que le parc est vieillissant dans nos structures municipales, alors je pense qu'en soi le gouvernement a fait un grand pas pour aider et soutenir les municipalités de plus petite taille pour qui ça devenait un fardeau très important d'entretenir ces structures municipales.

Alors, est-ce qu'on peut faire plus pour la voirie? Je reçois bien votre message, M. Généreux, mais je vous dis que je pense que déjà, en reprenant les ponts et les structures municipales, je pense que déjà c'est... en tout cas, c'est un grand soulagement pour l'ensemble des municipalités du Québec, à mon sens à moi.

**M. Généreux (Bernard):** Et au mien également. Puis je pense qu'il faut continuer à travailler à l'amélioration de l'ensemble du réseau routier. Puis je pense qu'il y a un rendez-vous, au prochain budget probablement, lors des consultations prébudgétaires, où on pourra partager à nouveau les points de vue.

**Mme Boulet:** ...revenir dire votre message. C'est correct, M. Généreux. S'il y a du temps, moi, je peux laisser la parole. Merci, M. Généreux.

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

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Il reste plus que deux minutes, hein?

**Le Président (M. Bergman):** Oui.

**M. Ouellette:** Non, mais c'est parce que...

**Le Président (M. Bergman):** 6 min 30 s, M. le député.

**M. Ouellette:** Je ne prendrai pas justement 30 secondes pour vous expliquer l'histoire du deux minutes, là, mais c'était hier. J'ai une petite question d'une minute, M. Généreux, là, qui est une toute petite facile. Je veux juste avoir une précision. À la page 5 de votre mémoire,

vous recommandez au gouvernement de rehausser à la hausse les effectifs policiers. Est-ce que je dois comprendre que vous voulez avoir plus de monde ou vous voulez avoir plus de visibilité, qui, tout en étant créatif avec les effectifs présents, on pourrait réorganiser les effectifs présents pour vous donner plus de visibilité dans les MRC? Ce que vous voulez avoir, c'est de la présence policière, ce n'est pas nécessairement plus de police, parce que plus de police ne vous donnera pas nécessairement plus de visibilité. Je veux vous entendre là-dessus.

**M. Généreux (Bernard):** Écoutez, c'est une question de mathématique, mais aussi une question de perception, hein? Puis on travaille, et puis je pense qu'on a connu un certain nombre de gains, là, notamment à l'issue de la dernière négociation avec les... Comment est-ce qu'on les appelle? Pas les intermédiaires, mais...

**Une voix:** Les auxiliaires.

**M. Généreux (Bernard):** Les auxiliaires. Je pense que la souplesse de gestion que la Sûreté du Québec a obtenue permet effectivement d'améliorer un certain nombre de choses. Mais il y a des réalités territoriales qui imposent une conclusion que les effectifs objectivement ne seraient pas suffisants, au-delà de l'amélioration de la visibilité, donc, puis en fonction aussi... Puis c'est pour ça qu'on insiste, dans notre mémoire, sur...

Tu sais, il n'y a rien de très uniforme dans la desserte policière, au Québec, en fonction de la particularité des territoires. Il y a un bel exemple de modulation là comme ailleurs. Et je pense que, dans les territoires qui sont à forte croissance, hein, où les populations s'accroissent d'une façon exponentielle, il y a certains territoires qui sont un petit peu coincés avec les signatures qu'ils ont apposées sur l'entente avec la Sûreté du Québec dans la mesure où les effectifs ne suivent pas proportionnellement les réalités démographiques des territoires. La région des Hautes-Laurentides, ou Les Laurentides, est particulièrement affectée par son problème de villégiature exponentielle, dans certaines périodes de l'année, alors qu'à l'évidence les effectifs policiers sont nettement insuffisants.

Donc, oui, visibilité, oui, effectifs. Puis, dans le contexte des mesures dont on parle ce matin, il demeure... en tout cas, les gens nous disent: Il ne faudrait pas, tout en étant d'accord avec ces mesures-là, que la mise en place de ces mesures-là vienne gruger dans les effectifs ou affecter les effectifs dont on dispose déjà pour l'application de nouvelles mesures. Donc, c'est là l'équilibre qu'on cherche à voir apparaître, là, dans mesures et effectifs.

● (12 h 40) ●

**M. Ouellette:** Merci, M. Généreux.

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

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. D'abord, bienvenue à MM. Généreux, Charland et Bolduc. On se revoit, aujourd'hui, à une autre table que celle où on s'est déjà vus par le passé. Ça me fait plaisir de vous recevoir et d'avoir eu la chance de prendre connaissance de votre mémoire.

Quelques questions d'éclaircissement d'abord. À la page 4, M. Généreux, vous indiquez juste, en ce qui a trait à l'alcool au volant, dernier paragraphe: «En ce qui a trait à l'imposition d'un antidémarrateur éthylométrique pour refus de fournir un échantillon d'haleine ou pour une alcoolémie supérieure au double du seuil légal, la FQM estime que le législateur doit bien évaluer la portée de la loi afin d'assurer l'équité entre ceux qui collaborent et ceux qui refusent le test...» Pouvez-vous me dire qu'est-ce que vous entendez par là? Pour vous, en termes d'équité, là, c'est... Entre ceux qui collaborent puis ceux... Je veux juste comprendre votre commentaire.

**M. Généreux (Bernard):** Je pense que la question — comment je dirais ça? — de notre capacité d'aller chercher la... tu sais, la reconnaissance, comme conducteur, que je suis en état d'ébriété, puis que j'ai fait une erreur, puis que... bon, et je reconnais mon tort, donc je me soumetts de bon gré au test, à ces mesures — comment est-ce qu'on l'appelle, là? — d'antidémarrateur... Et ça, ce n'est pas sans faire référence à tout le dossier des récidivistes, là, tu sais, quelqu'un qui ne veut pas s'amender puis qui, malgré les jugements de cour puis les amendes à répétition, continue de conduire en état d'ébriété, alors que tu as au côté un citoyen qui dit: Regarde, je le sais que je me suis... bon, et, tu sais, qui accepte de bon gré de dire: C'est inacceptable, donc je m'y soumetts, et parallèlement tu as un nombre trop élevé de conducteurs récidivistes. Donc, on dit: Comment s'assurer qu'on n'est pas dans deux poids, deux mesures, hein, ceux qui sont des bons citoyens puis ceux qui sont des récidivistes indécorables, en quelque sorte?

**M. Gingras:** 84 % des citoyens qui sont décédés en 2006, selon les études, avaient plus de 0,08 % de taux d'alcool dans le sang, et ça, ça ne représentait uniquement que 3 % du nombre de titulaires de permis de conduire. Donc, 84 % des décès, 3 % des titulaires de permis de conduire qui sont décédés qui avaient... Donc, c'est très ciblé, la récidive, là, vers un groupe très particulier.

Mais toutes les études, tous les rapports que nous ont donnés... on nous a dit trois choses importantes: sensibilisation, et je crois que la SAAQ a fait des publicités-chocs; la législation, et la législation, j'y reviens immédiatement; et le contrôle. Législation, cette année, contrairement à 2006... 2006, 717 décès, plus de 50 000 blessés, et 2007, cette année, avec un contrôle plus ciblé, avec plus de policiers, avec une meilleure utilisation de la force policière ou mettre plus de policiers aussi sur la surveillance routière, diminution, avec la même législation, de 17 % du nombre de décès à date et de 22 % du nombre de blessés.

C'est sûr que vous avez un questionnaire à l'effet que les nouvelles mesures, autant de vos maires ou autant de vos membres... Est-ce que les nouvelles mesures vont requérir effectivement... Parce que, pour arrêter quelqu'un à 0,05, pour arrêter quelqu'un avec un cellulaire à la main, pour arrêter quelqu'un... pour intercepter quelqu'un, dans toutes les mesures que la ministre veut mettre en place... Je me dis: On n'est pas capables de faire respecter aujourd'hui la réglementation actuelle, qui apporte des résultats, et on le voit, et là on met des nouvelles mesures. Vous me dites: J'ai besoin de plus de policiers, sinon ça va affecter d'autres tâches auxquelles

les policiers ont de la difficulté, à l'heure actuelle, à répondre. C'est ce que je comprends de votre commentaire sur les effectifs?

**M. Généreux (Bernard):** Bien, en fait, on cherche à établir effectivement une espèce de relation ou d'équation entre des objectifs qu'on se donne par l'application ou la mise en place de nouvelles mesures et la capacité de les faire appliquer. On l'a vu dans le bilan routier de cette année, la baisse, elle est largement attribuable à une plus grande intervention policière, plus grande présence policière sur nos routes. Si on compare à la période de moyens de pression, par exemple, on a là, je pense, une belle illustration de l'écart important qui s'est amenuisé dans le bilan routier.

Mais effectivement, je me dis, on souscrit à toute mesure qui vise à faire en sorte que le bilan s'améliore. Maintenant, dans l'ordre des moyens pour y arriver, il y a bien sûr une présence policière, mais il y a aussi, je pense, que, comme société, on en vient à rendre inacceptable la consommation au volant. Entre autres, je me dis, autant qu'on a avancé sur la question des ceintures de sécurité... Au départ, je serais curieux qu'on se rappelle les statistiques lorsqu'on a mis en place la mesure et qu'est-ce qu'elle est devenue maintenant. Et, si vous me permettez, j'inviterais peut-être Normand Bolduc, qui participe à ces réflexions-là d'une façon plus pointue que moi, à vous...

**M. Gingras:** Rapidement, sur la ceinture. Parce que je vous dirais que ça a diminué. La présence policière, et la surveillance policière, et le contrôle n'étant pas ce qu'ils étaient au début de la mesure, bien il y a eu une diminution du port de la ceinture. Et on sait que, chez les jeunes, qui sont uniquement détenteurs de 10 % des permis de conduire, qui sont impliqués dans des accidents, mais, 40 % des accidents impliquant les jeunes, les jeunes n'étaient pas attachés. Donc, on voit que le contrôle a eu un impact négatif... le manque de contrôle, sur nos jeunes. Mais rapidement parce qu'il me reste 12 minutes?

**Une voix:** Sept.

**M. Gingras:** Sept. Donc, rapidement. Oui.

**M. Bolduc (Normand):** J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises, dans l'exercice de nos travaux, d'intervenir pour citer une chose: 714 morts, c'est quelque chose entre 12 et 13 décès par semaine. Et j'ai souvent mentionné qu'on a de nos bons Québécois, là, qui sont dans l'Afghanistan, et, lorsqu'il y a deux décès, ça fait la première page du *Soleil*, au moins quatre, cinq pages, ça fait les lignes ouvertes et autres, et on en parle pendant une semaine de temps. Par contre, quand nos jeunes qui sont dans nos régions puis qu'ils décèdent, qu'ils aient 18 ans, 20 ans ou 30 ans, ça, ça fait partie, comme vous venez de le mentionner, des statistiques. Et, nous, le monde municipal, on est tannés de ça parce que nos jeunes... correct, des fois ils vont peut-être faire une gaffe ou quoi que ce soit, mais nos jeunes, on les aime en vie. Et les mesures que le ministère prend actuellement et que la ministre prend, on y souscrit pour une raison, parce que 714, c'est trop et il faut que ça arrête. Parce que, dans chacune de nos régions, c'est que nos jeunes

nous quittent et qu'ils vont travailler en ville. On invoque qu'il faut qu'ils restent. Alors, toutes les mesures qu'on va prendre, comme dit le président, pour faire en sorte qu'ils soient en vie, on y souscrit.

**M. Gingras:** Merci. Dans les municipalités que vous représentez, on sait que les limites de vitesse ne sont pas respectées à 65 % dans les zones de 50, en milieu urbain, et, 90 km/h, 80 % des limites de vitesse ne sont pas respectées sur les autoroutes et 90 % des limites de vitesse ne sont pas respectées dans les zones de 50 km, rurales, dans les zones rurales de 50 km. Si on a de la difficulté à appliquer les mesures aujourd'hui, c'est à cause d'un manque d'effectifs policiers?

● (12 h 50) ●

**M. Généreux (Bernard):** Écoutez, moi, je pense qu'on est des latins, et nos comportements sont probablement à améliorer, hein, comme société. Puis, je pense, ce n'est pas particulier à nos territoires, là. J'entendais la ville de Montréal réclamer l'abaissement de la limite dans ses quartiers. Je pense que c'est un phénomène qui est présent partout au Québec, où que l'on soit. Et, encore là, moi, je dis: Il faut trouver le juste équilibre entre des effectifs suffisamment nombreux et une question de sensibilisation. Il faut que, comme citoyens, on se discipline sur ces questions-là, d'une certaine manière, et que, nous-mêmes, on puisse être des autosurveillants.

Tu sais, dans nos quartiers, on les connaît, nos citoyens, bien souvent. Puis, moi, j'en connais, des phénomènes d'autosurveillance qui ont donné des résultats, puis d'autoéducation, puis dire: Des flos qui s'excitent dans les quartiers, on les fait venir à la municipalité, avec la Sûreté du Québec, avec les parents. On en fait, de ce genre de travail là. Ça ne paraît pas dans les statistiques. Mais, je me dis, je pense qu'il y a là-dedans une question d'éducation, de sensibilisation. Puis on ne peut pas imaginer qu'on va avoir un policier à tous les coins de rue non plus, là. Je pense qu'il y a une limite à dire que c'est la faute de la police ou parce qu'on n'a pas assez de policiers. Il y a une limite qu'on doit s'imposer nous-mêmes aussi.

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

**Le Président (M. Bergman):** Trois minutes. Trois minutes qu'il vous reste. M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Messieurs, bienvenue. À mon tour de vous remercier pour votre constance et votre cohérence à travers de tous ces travaux sur la sécurité routière depuis un nombre x d'années, là. J'ai relu les mémoires, on a déjà eu la chance de vous rencontrer, vos positions sont cohérentes, assez constantes, puis tout ça. On sent que vous êtes des gens connectés avec vos citoyens et vos citoyennes et vous êtes un partenaire privilégié en termes de solutions à apporter en termes de sécurité routière.

Juste un mot sur lequel je veux revenir concernant toute la question de la publicité. On parle de veille, on parle de vigie, s'il y a un dossier sur lequel, en 2008, on doit obtenir des résultats concrets... Je comprends qu'il y a des travaux, je comprends qu'il y a des discussions, je comprends qu'il va y avoir des rencontres, des comités,

mais ce dossier apparaît être la priorité pour 2008, pour contrer — prenez le terme que vous voulez, vous prenez le mot «éliminer», moi, je vais vous dire «bannir», «contrer» — cette publicité qui vient anéantir un tas d'autres mesures. Parce que c'est de puissants moyens, c'est de puissants moyens qui sont mis dans la figure de nos citoyens, particulièrement les jeunes, qui viennent contrer beaucoup de mesures qu'on pourrait passer sur le plan législatif ou réglementaire, ou tout ça.

Et, moi, ce que je dis à la ministre, je l'ai dénoncé, je vais continuer à le dénoncer: Sur 2008, là, on doit agir et obtenir des résultats concrets. Je comprends le détour. Si on était dans une autre situation politique, on pourrait, je pense, régler plus efficacement nos choses. Mais malheureusement on ne l'est pas. Mais, nonobstant ceci, il faut absolument qu'on passe du comité à la commission, au rapport, et tout ça, et qu'il y ait des gestes concrets pour contrer et éliminer cette publicité. M. le Président, je vais m'arrêter là, c'était un commentaire, et je vais céder la parole à mes collègues.

**M. Généreux (Bernard):** Si vous permettez, on était très heureux de voir, au moment où on préparait le mémoire, la sortie de la ministre sur cette question-là. Et je pense que les planètes sont effectivement alignées pour que cette question-là disparaisse de notre décor télévisuel le plus tôt possible. On y souscrit tout à fait.

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

**M. Ferland:** Merci, M. le Président. MM. Généreux, Charland et M. Bolduc, merci pour votre présentation et la qualité aussi de votre mémoire. J'aimerais revenir sur — je veux aussi laisser la chance à la fin à mon collègue de poser quelques questions aussi — l'alcool au volant. Je vous ramènerais à la page 4, quand vous mentionnez, au premier et au deuxième paragraphe, là, je fais juste citer, là, quelques parties de votre... vous dites: «La population, en général, et beaucoup d'élus municipaux s'interrogent encore sur les effets de ces mesures en cas de récidives multiples. Nombreuses sont les personnes qui estiment que ces mesures n'apporteront rien de nouveau dans le cas des récidivistes.»

Et vous continuez en disant: «Nous ne disposons pas de la recette miracle, mais nous pensons que le gouvernement doit mettre tout en oeuvre pour répondre aux inquiétudes de la population en ce qui concerne les récidivistes de la route. À défaut, nous croyons que l'abaissement du taux d'alcoolémie au volant aura un effet contraire.» C'est évident qu'on ne peut pas être contre la vertu. Et là je réfère — vous comprenez? — de ramener à 0,05 à 0,08. Et vous êtes d'accord avec cette mesure-là. C'est ce que vous dites dans votre...

**M. Généreux (Bernard):** Bien, en fait, vous comprendrez qu'on essaie d'être solidaires du message qui dit que, l'alcool au volant, tolérance zéro. Mais en même temps on est bien conscients que la question des récidivistes est une question qui revient constamment, tu sais: Comment est-ce qu'on va faire pour régler... régalez donc le problème des récidivistes avant de vous... Bon. Et, cette marge-là entre le 0,08 et le 0,05, là, il y a un effort supplémentaire. Mais je pense que... pour moi, il

n'y a pas grand différence entre accepter 0,05 ou 0,08. Dans le fond, on envoie le message qu'il n'y a pas de tolérance sur la question de la consommation. Mais en même temps on se dit: Comment est-ce qu'en même temps on peut se préoccuper de régler la question des récidivistes, qui vient contaminer, là, d'une certaine manière, notre capacité de régler cette question-là? Elle est importante, la question des récidivistes, là, il ne faut pas la minimiser.

**M. Ferland:** Bien, c'est là-dessus justement que... Ma question réfère là-dessus, là. Il faut mettre l'accent, l'importance sur les récidivistes, le 0,08, et là on propose aussi une autre mesure en même temps, puis là il va falloir l'appliquer, là. On parle des mesures au niveau des policiers, au niveau des... Bon. Donc, on accentue tout ça. On n'a pas réglé encore le problème des récidivistes et on propose une autre mesure. C'est entre les deux, là, que...

**M. Généreux (Bernard):** Bien, je pense qu'il y a une question de discernement puis d'appréciation, hein? On peut bien comprendre qu'entre se préoccuper de celui qui roule à 100 km sur une zone de 90... il est peut-être dans l'illégalité, mais on va peut-être se préoccuper davantage de celui qui roule à 160 dans une zone de 90 que de celui qui roule à 110. Même chose pour les récidivistes, je me dis: Il y a là l'expression d'un débordement ou d'un dépassement d'une tolérance qu'on ne doit pas accepter, alors que peut-être que le 0,02 ou le 0,03, il est peut-être moins préoccupant que le récidiviste, là. Mais, encore là, question d'appréciation, question de message, de cohérence dans le message qu'il faut laisser apparaître ou se partager comme société à l'effet de notre intolérance en regard de la consommation au volant. Je pense que c'est là-dedans qu'il faut jouer. Mais on comprend que l'applicabilité de tout ça exige... C'est une part de discernement, là.

**M. Ferland:** O.K. Une dernière question, en ce qui me concerne, sur les cellulaires. Vous êtes les premiers à soulever, là, et on reconnaît là les gens qui viennent des régions, là... Vous avez donné l'exemple de la route 155 et de l'accident. On pourrait en nommer plusieurs, sur la Côte-Nord, dans le Nord-du-Québec, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, en Abitibi-Témiscamingue, en Gaspésie, donc les régions où il y a des secteurs qui ne sont pas couverts, je pense qu'on comprend que vous êtes d'accord quant à la réglementation au niveau des cellulaires au volant, ces choses-là. Mais vous avez touché un aspect important. Moi, j'aimerais que vous reveniez là-dessus, c'est majeur. Mais je n'ai pas entendu de demande, là, claire...

**M. Généreux (Bernard):** Bien, c'est qu'on...

**M. Ferland:** Mais juste terminer ma question, M. Généreux, là-dessus. Parce qu'il y a des secteurs qui ne sont pas couverts. Et pour des raisons de sécurité...

**M. Généreux (Bernard):** Tout à fait.

**M. Ferland:** ...vous avez tout à fait raison, et pour des raisons de sécurité... La réponse que j'ai entendue, c'est que, bon, bien, c'est le fédéral puis c'est les compagnies Bell, Télébec, TELUS, ou ainsi de suite. Mais on fait quoi, là? Ça ne règle pas le problème des immenses zones

qui ne sont pas couvertes par des téléphones, et donc la sécurité est...

**M. Généreux (Bernard):** Écoutez, on est actuellement, chez nous, en réflexion sur une politique d'occupation du territoire, et je pense qu'il y a là une belle illustration que, si on fait, comme société, le choix d'occuper l'ensemble du territoire québécois, bien ce n'est pas parce que tu restes à Chibougamau ou bien non à Saint-Prime, au Lac-Saint-Jean que, pour te rendre chez vous, tu es dans le trou noir tout le temps. Ça devient, je pense, en 2008, inacceptable.

On a fait un effort, je dirais, avec Villages branchés, puis il y a peut-être quelque chose à s'inspirer là-dedans. Je sais qu'il y a un budget qui se prépare aussi à Ottawa. Puis, s'il y a des responsabilités qui doivent relever d'Ottawa là-dedans, il faut interpeller l'ensemble des partenaires. Puis encore une fois, moi, je me dis: On a réussi à desservir, par exemple, tout le réseau de la 175 entre Québec et Saguenay, on est en pleine forêt, bien il y a probablement eu du monde qui ont dit quelque part: Ça vaut la peine, puis on se mobilise, on se concerte, pourquoi est-ce qu'on ne rendrait pas ça possible partout ailleurs au Québec? Ça se fait.

● (13 heures) ●

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

**M. Bouchard:** Oui, bonjour. Alors, vous soulevez toute la question des effectifs policiers et vous en réclamez plus. Est-ce qu'on peut comprendre, à ce moment-là, que vous êtes d'accord avec la demande des contrôleurs routiers, là, qui sont au-delà de 350, à étendre leur juridiction aux automobiles de promenade?

**M. Généreux (Bernard):** Écoutez, il y a là, je pense, un vieux contentieux dans lequel vous comprendrez qu'on ne veut pas s'immiscer.

**M. Bouchard:** ...ça ne se règle pas, c'est parce que vous ne vous en mêlez pas?

**M. Généreux (Bernard):** Mais, écoutez, moi, je pense qu'encore là il y a une question de, je dirais... est-ce qu'il faut appeler ça de formation ou de... Il ne faut pas s'improviser dans ces questions-là. Et on sait que l'intervention sur le réseau routier est liée à une capacité ou à une relation avec le réseau de la justice, là. Ça fait que, moi, vous comprendrez que, sur ces enjeux-là, ma limite est rapidement atteinte puis je ne voudrais pas créer...

**M. Bouchard:** Vous êtes à 0,05 là-dessus.

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

**M. Bouchard:** En ce qui concerne une autre dimension, la Santé publique, à deux reprises, est venue nous informer de façon extrêmement convaincante de toute la question d'agir sur l'environnement, et notamment ceux qui vous ont précédés, là, ont réclamé plus d'intervention sur l'aménagement des environnements, comme par exemple tout ce qui va ralentir ou qui va calmer, va apaiser la circulation dans les municipalités. Apparemment, on est très en retard par rapport à d'autres juridictions,

notamment les juridictions européennes, là-dessus. De qui relève la responsabilité? Qu'est-ce qu'on peut faire pour accélérer le mouvement?

**M. Généreux (Bernard):** Bien, je pense qu'il y a... Il faut prendre ça territoire par territoire, milieu par milieu. Puis effectivement il y a souvent, dans l'aménagement de nos quartiers, au plan de l'approche urbanistique, si vous me permettez l'expression, des préoccupations qui sont toujours, je dirais, partagées entre la capacité d'adapter nos espaces urbains et les planifications qu'on peut nous proposer par ailleurs. Il y a une question budgétaire qui apparaît souvent.

**M. Bouchard:** Est-ce que c'est une question de gouvernance ou une question de budget?

**M. Généreux (Bernard):** Ah, probablement les deux. Je pense que j'aurais de la difficulté à trancher. Je ne sais pas si, M. Bolduc, vous avez eu le loisir d'en discuter dans vos comités. Mais, moi, je me dis, cet équilibre-là est... la préoccupation est souvent là, mais comment la traduire, c'est le défi effectivement qui se pose à nous.

**M. Bolduc (Normand):** Oui, simplement, en complément, c'est pour une des raisons que le président, tout à l'heure, a mentionné que nous sommes en demande de budget additionnel dans certains cas pour remédier à des corrections de routes, entre autres.

Il y a aussi un autre aspect qu'on est prêt à travailler et on l'a dit à la table, c'est que, MRC par MRC, il y a déjà des comités de travail qui sont composés du ministère des Transports, de la Sûreté du Québec et des élus municipaux, et il faut qu'on en vienne à corriger des endroits, comme vous mentionnez, au niveau de l'environnement. Et ça nous préoccupe aussi au plus haut point, cet aspect-là, parce que dans certains cas, comme vous l'avez mentionné, ce n'est pas toujours une question de police. On ne mettra pas une police à toutes les courbes puis à chacune des municipalités. Alors, c'est un ensemble de choses, et on l'a soulevé au comité de travail.

**Le Président (M. Bergman):** Je comprends que j'ai consentement, on a consentement pour dépasser 13 heures. M. le député de Marquette, pour trois minutes.

**M. Ouimet:** Merci, M. le Président. Il reste à peine quelques minutes de notre côté. Donc, profiter de l'occasion pour saluer M. Généreux, M. Bolduc ainsi que M. Charland, et en particulier remercier M. Bolduc pour sa participation comme représentant de la FQM à la table de la sécurité routière. On me signalait que votre contribution a été extrêmement importante et fort appréciée.

Moi, j'ai bien aimé votre plaidoyer tantôt à une réponse, je pense, à la question du député de Beauharnois, lorsque vous avez dit: Il faut prendre... plutôt à la question du député de Blainville: Il faut absolument prendre tous les moyens pour réduire ce bilan de décès sur nos routes, et tous les moyens sont bons, il faut les appuyer.

Il y a eu une petite discussion au niveau du 0,05, et là, M. Généreux, vous avez parlé de la question des récidivistes: Il faudrait peut-être s'attaquer aux récidivistes. Mais on s'attaque aux récidivistes à la fois dans le projet de loi et dans les actions prises par le gouvernement,

notamment la demande faite par le ministre de la Justice au Procureur général du Québec de demander des peines beaucoup plus sévères au niveau des récidivistes. Et, dans le projet de loi, le récidiviste va perdre son permis pendant une période de trois ans, par la suite il est soumis à un antidémarrreur pendant une période d'un an, son véhicule est saisi. Bref, le reste, c'est plus du ressort du gouvernement canadien, ça relève du Code criminel, qui est de compétence fédérale. Mais on s'attaque à la question des récidivistes. Sur le 0,05, une fois qu'on dit cela, est-ce qu'on ne devrait pas aller de l'avant et favoriser le 0,05? Je ne sais pas, M. Bolduc, vous avez été à la table de la sécurité routière...

**M. Généreux (Bernard):** Écoutez, sur la question du 0,05 à 0,03?

**M. Ouimet:** Non, 0,08 à 0,05.

**M. Généreux (Bernard):** Oui.

**Une voix:** ...10 ans en avance.

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

**M. Généreux (Bernard):** Bien, moi, je pense qu'effectivement... Tantôt, quand je disais, là, le message qu'il faut laisser paraître, c'est que l'alcool au volant, c'est tolérance zéro, donc, qu'on soit dans le 0,08, dans le 0,05 ou dans le point zéro n'importe quoi, il faut qu'on en vienne à se convaincre comme société que c'est inacceptable. Maintenant, une fois qu'on a dit ça, il faut bien être capable de le faire appliquer. Puis je pense que l'illustration la plus dommageable, c'est celle souvent où on a des récidivistes qui ont perdu leur permis de conduire, qui ont été emprisonnés puis qui se promènent encore avec leur char.

**M. Ouimet:** Je comprends, là, on s'attaque à ces gens-là, puis le gouvernement fédéral doit s'y attaquer.

**M. Généreux (Bernard):** Je suis très heureux de voir qu'on s'y attaque puis je pense que... De toute façon, il n'y a pas là-dedans un jugement, c'est un constat d'une situation qui est compliquée à gérer. Puis un récidiviste, par définition, il récidive. Donc, comment tu l'empêches de récidiver? Ce n'est pas facile, mais c'est très dommageable comme...

**M. Ouimet:** Mais juste clarifier, là, juste clarifier: En un mot, pour ou contre le 0,05?

**M. Généreux (Bernard):** Ah! tout à fait d'accord. On est tout à fait d'accord. On le dit dans le mémoire.

**M. Ouimet:** Merci.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Blainville, pour trois minutes.

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Rapidement, M. Généreux, et en terminant. Vous nous avez mentionné tantôt que vous étiez en accord avec les priorités du ministre de la Sécurité publique en ce qui a trait à l'entente

avec Ottawa sur la venue de nouveaux policiers chez nous et vous étiez d'accord avec les priorités gouvernementales. Quelles sont-elles et quelle proportion...

**M. Généreux (Bernard):** Dans le fond, on sait que le gouvernement fédéral dit: Je vous offre des policiers mais en autant que vous les affectiez aux gangs de rue, que vous les affectiez à la criminalité, que vous les affectiez aux questions de sécurité nationale. Je pense qu'on est capables, comme société ou comme gouvernement, d'établir nos propres priorités d'intervention, puis je pense qu'on a là une belle illustration de comment on pourrait les affecter sans égard aux exigences du fédéral. Donc, moi, je me dis...

**M. Gingras:** Et, à la sécurité routière, quelle serait la proportion?

**M. Généreux (Bernard):** Bien je pense qu'à l'évidence, là, il y a un besoin à combler. Puis, si le gouvernement décidait que c'est sa priorité, bien je pense qu'il faudrait dire: Bien, c'est notre priorité, puis c'est là où on choisit d'affecter nos effectifs nouveaux.

**M. Gingras:** Merci, M. Généreux. Merci à vous de votre présence. Merci.

**Le Président (M. Bergman):** M. Généreux, M. Charland, M. Bolduc, merci pour votre présentation et votre contribution. Je vais demander aux collègues d'amener leurs documents avec eux pendant l'heure du lunch. Et je suspends les travaux de cette commission jusqu'à 15 heures cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 13 h 9)*

*(Reprise à 15 h 6)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à tous les membres de la commission ainsi qu'au public de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Je rappelle que le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous allons entendre, cet après-midi, la ville de Montréal, l'Union des municipalités du Québec et Les mères contre l'alcool au volant.

J'ai le privilège de souhaiter la bienvenue à la ville de Montréal, représentée par M. Claude Dauphin et M. André Lavallée. Messieurs, bienvenue.

**Une voix:** Merci.

**Le Président (M. Bergman):** Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec les députés aux tables et Mme la ministre. Si vous pouvez vous identifier, et le micro est à vous, messieurs.

### Ville de Montréal

**M. Dauphin (Claude):** D'accord. Alors, merci, M. le Président. Alors, s'identifier. Alors, Claude Dauphin, maire de l'arrondissement de Lachine. Je suis également vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal. Et la raison de ma présence ici avec mon collègue, c'est que je m'occupe notamment de sécurité publique au niveau de l'île de Montréal, qui est une compétence d'agglomération, comme vous savez. Alors, je suis accompagné aujourd'hui d'un membre du comité exécutif, qui est aussi maire d'un arrondissement, Rosemont—La Petite-Patrie, à Montréal, et qui est responsable notamment du dossier transport. Alors, nous sommes extrêmement fiers d'être ici, aujourd'hui. Merci de nous avoir invités, M. le Président, les membres de la commission, Mme la ministre. Alors, on va y aller brièvement parce que, 15 minutes, ça passe très, très, très rapidement.

Alors, nous avons un objectif commun, qui est d'améliorer le bilan routier sur notre territoire, le territoire de l'île de Montréal. Alors, le gouvernement du Québec a le même objectif, je suis convaincu que c'est le même objectif aussi de tous les parlementaires ici, à l'Assemblée nationale. Alors, je vais vous parler brièvement, là, des gestes qui ont été posés par la ville de Montréal depuis quelques années.

Notamment, encore tout récemment, le maire de Montréal, Gérald Tremblay, accompagné de mon collègue, André Lavallée, ont dévoilé un plan de transport pour l'agglomération montréalaise, très ambitieux, qui a été très, très bien reçu. Et la vision de ce plan est effectivement de miser sur le transport en commun, les transports actifs: le vélo, la marche. Et mon collègue aura l'occasion d'en parler plus amplement tantôt.

Au cours des dernières années, également nous nous sommes positionnés, à Montréal, contre le virage à droite au feu rouge.

Un autre élément, nous avons installé et nous installons de plus en plus des feux piétons à décompte numérique parce que, dans ce plan de transport là, il y a une constante, qui est de respecter le piéton et que le piéton soit de plus en plus, là, maître à bord de nos routes.

Ensuite, nous avons créé une table de concertation provinciale piétons sous l'initiative du Service de police de la ville de Montréal et dont vous avez eu l'occasion de rencontrer notre directeur il y a quelques jours, M. Yvan Delorme.

Nous avons aussi, comme vous savez, engagé, au début 2006, 133 nouveaux policiers et policières dédiés à temps plein pour l'amélioration du bilan routier, à temps plein pour la sécurité routière.

Et nous avons adopté un plan quinquennal — je parle du Service de police et nous, la ville — pour effectivement atteindre les objectifs et les résultats d'améliorer le bilan routier. D'ailleurs, M. Delorme vous en a fait état il y a quelques jours, nous en avons fait état aussi, nous avons d'excellents résultats, la tendance est très bonne en matière d'amélioration du bilan routier. Ne serait-ce qu'en 2007, on parle de 23 % de moins de décès sur le territoire de l'île de Montréal et 25 % de moins de collisions avec blessés graves sur le territoire de l'île de Montréal.

● (15 h 10) ●

Nous sommes venus devant votre commission, l'année passée, avec un positionnement de la ville de

Montréal — j'étais également accompagné de mon collègue, André Lavallée — nous avons exactement les mêmes responsabilités, il y a un an, et nous avons demandé, auprès de l'Assemblée nationale, de la commission, du gouvernement, des différents partis politiques, différentes choses qui touchaient notamment le cellulaire. Nous demandions l'interdiction du cellulaire, autant le mains-libres que le cellulaire ordinaire. Nous demandions aussi de réduire la vitesse de 50 à 40 — mon collègue va en parler plus amplement tantôt. Nous demandions aussi un financement au niveau des différents programmes de sécurité routière. Nous disions aussi que nous étions prêts à vivre l'expérience du photoradar sur notre territoire de l'île de Montréal, par contre balisé. Ce que nous souhaitions, c'est que ce soit dans des endroits où les mesures normales habituelles n'ont aucun effet pour améliorer le bilan routier. Nous demandions aussi que l'argent provenant de ces photoradars-là soit réinvesti dans la sécurité routière sur notre territoire.

Les mesures gouvernementales. On vous dit, d'entrée de jeu, que nous sommes en accord de manière substantielle sur l'ensemble des mesures de la proposition gouvernementale, des six mesures, dont je vais vous dispenser la lecture parce que je suis persuadé que vous en parlez régulièrement ici même, à votre commission. Donc, nous sommes d'accord en général avec les mesures proposées. Cependant, quelques peut-être clarifications ou quelques demandes particulières.

Vitesse excessive. C'est sûr que nous sommes d'accord avec ça, mais, encore une fois nous le répétons, nous souhaitons avoir l'autonomie nécessaire pour réduire la vitesse dans nos rues locales, là, à 40 km/h plutôt que 50. Ça, on ne le répétera jamais suffisamment.

L'alcool au volant. La suspension de 24 heures pour le 0,05, on souhaiterait qu'il y ait une sanction pénale assortie avec cette suspension de 24 heures là.

Concernant les photoradars, on souhaite... on est prêts à vivre l'expérience, mais ce que l'on veut, c'est que nous puissions gérer le photoradar, que ce soit le SPVM qui en fasse le traitement, que ce soit la cour municipale de Montréal qui subséquemment puisse gérer tout ça et que l'argent demeure à Montréal et réinvesti dans Montréal au niveau de la sécurité routière.

Le téléphone cellulaire. Nous sommes favorables à la mesure gouvernementale proposée.

Les limiteurs de vitesse pour camions lourds, c'est sûr que ça nous touche un peu moins parce que chez nous, les vitesses, c'est entre 30 et 70 km/h sur notre territoire, exception faite évidemment du réseau supérieur.

Concernant les mesures au niveau des nouveaux conducteurs, évidemment nous sommes également d'accord avec les cours de conduite obligatoires qui y sont exposés.

Alors, je ne voulais pas prendre plus de temps. Je vais demander maintenant à mon collègue André Lavallée de poursuivre au niveau de notre présentation conjointe et solidaire. Et merci beaucoup de votre bonne attention.

**Le Président (M. Bergman):** M. Lavallée.

**M. Lavallée (André):** M. le Président, Mme la ministre, mesdames et messieurs, membres de l'Assemblée nationale, je vous dis merci à mon tour de nous recevoir.

Au-delà des éléments particuliers du projet de loi, je veux, comme Claude Dauphin l'a fait tantôt, peut-être

souligner notre accord général avec la démarche proposée. La démarche proposée, ce que vous nous proposez dans les discussions que vous tenez à l'heure actuelle, c'est une amélioration significative de la sécurité. Et ce que je veux vous dire, c'est que les Montréalais, j'en suis certain... les résidents de beaucoup d'autres villes, même si je ne peux pas parler en leur nom, mais je peux vous dire qu'au moins les Montréalais et les Montréalaises... c'est une préoccupation qui anime beaucoup les citoyens que nous représentons, celle de la sécurité et de la qualité de vie dans les quartiers, dans la ville. Vous savez, on dit souvent: La ville, ce n'est pas un lieu pour les familles, ce n'est pas un lieu pour les enfants, etc. Moi, je pense que c'est un lieu extraordinaire. J'ai grandi à Montréal, beaucoup de monde ont grandi à Montréal, ont survécu à tout ça, mais à la condition qu'on mette en place un certain nombre de conditions. Et la sécurité des rues résidentielles, des abords des parcs, l'amélioration générale de la qualité de vie qui va en découler, c'est important.

Cela dit, c'est un changement social que vous proposez aux Québécois et aux Québécoises et aux Montréalais et aux Montréalaises, puis un changement social ce n'est pas facile et ça expose évidemment le gouvernement, la ministre, les parlementaires à la critique. On s'attaque à des façons de vivre, à des habitudes. On se rappelle, quand le gouvernement, il y a de nombreuses années, a décidé de s'attaquer à l'alcool au volant — les gens conduisaient littéralement avec une caisse de bière parfois entre les genoux — on s'attaquait... certains ont dit à l'époque aux libertés individuelles. Aujourd'hui, on n'admet plus, personne d'entre nous ne va admettre que quelqu'un conduise en état d'ébriété. Même chose quand le gouvernement a proposé le port de la ceinture de sécurité, on a entendu... Vous connaissez toutes les récriminations de l'époque. On a intégré ce comportement social dans nos habitudes.

Nous, on pense qu'on est à l'étape où il faut s'attaquer de façon résolue à la question des excès de vitesse et à la sécurité en général sur le plan routier. On sous-estime beaucoup trop, on a banalisé avec le temps la question de la vitesse, des accidents. Un accident, on voit tellement ça souvent à la télévision, là, que c'est un peu banal. Vous connaissez, j'en suis certain, des personnes, des amis, des proches qui ont été victimes d'accidents et tous les torts que ces gens-là subissent encore aujourd'hui — quand ce n'est pas purement et simplement des décès — tous les torts que les gens accumulent dans leur vie suite à un accident avec blessures occasionnées par la route. Donc, on est heureux de voir le gouvernement s'attaquer à cette question et on va suivre évidemment avec intérêt le résultat de vos délibérations.

Cela dit, on est ici également pour vous suggérer un certain nombre d'ajouts ou d'améliorations auxquelles nous tenons beaucoup, vu de notre point de vue, c'est-à-dire un milieu urbain, dense, peuplé comme celui de l'île de Montréal. Dans le mémoire que nous vous avons déposé, il y a certaines modifications qui sont suggérées, je vais vous les rappeler brièvement. Elles sont au nombre de quatre, en fait cinq, mais je vais d'abord insister sur les questions suivantes.

Premièrement, la mise en place d'un bureau de la sécurité des déplacements ou bureau de la sécurité routière. C'est un objet dont vous avez déjà entendu parler à l'occasion des débats de la table qui s'est penchée sur la

question de la sécurité routière. Dans le mémoire, à la page 7, je vous invite à constater un certain nombre de chiffres que nous avons brièvement présentés. Nous sommes d'avis qu'un investissement dans la création d'une table de sécurité routière à Montréal, un investissement de la part du gouvernement de 1 million par année plus la contribution de la ville de Montréal permettraient de sauver 100 millions par année sur 10 ans. Donc, c'est une économie substantielle, parce qu'à chaque fois qu'on évite un accident on évite des dépenses énormes occasionnées par les pertes économiques, sans parler du désastre humain, mais les pertes économiques liées au décès d'une personne ou au transport d'une personne à l'hôpital et son hospitalisation, etc... Les chiffres, je pense, sont éloquentes, ont été documentés par les experts de la ville, et au besoin il pourra y avoir des échanges entre les experts du ministère et les experts de la ville, pour conforter ces chiffres, et les membres de la commission.

Deuxième mesure dont vous avez déjà entendu parler et dont j'ai eu l'occasion de discuter également avec la ministre, la réduction de la limite de vitesse de façon générale de 50 à 40 km/h sur les rues résidentielles à Montréal. Ce qu'on propose, c'est tout simplement que la vitesse par défaut sur l'île de Montréal devienne le 40 km/h plutôt que le 50 km/h. Évidemment, on ne vise pas à faire disparaître les zones de 30 km/h autour des parcs et des écoles, non plus que certaines artères où, avec l'installation des panneaux nécessaires, on pourra permettre des vitesses de 50 km/h. Mais on veut un message clair, on veut que les gens ralentissent dans nos quartiers, on veut que les gens ralentissent sur nos rues résidentielles, parce que ralentir, ça peut avoir comme conséquence positive de susciter d'autres comportements intéressants, comme le fait de respecter les arrêts, respecter les feux de circulation, les passages piétons. D'ailleurs, aux pages 8 et 9, vous le constaterez, en termes d'ajout, nous proposons également que vous examiniez la possibilité d'adopter des mesures plus dissuasives pour ce qui est du non-respect des arrêts obligatoires et surtout des feux rouges. Vous savez qu'à l'heure actuelle ne pas porter sa ceinture et mettre en danger sa propre vie, c'est trois points d'inaptitude; ne pas respecter un arrêt au coin de la rue, c'est trois points d'inaptitude; et brûler un feu rouge, c'est trois points d'inaptitude. Ce n'est pas suffisant, à notre avis.

● (15 h 20) ●

Dernier point, et je termine, M. le Président. Dans le document, nous vous proposons également l'organisation, avec le ministère des Transports, de campagnes de sensibilisation résolument urbaines. Vous savez, le ministère a fait des efforts importants pour tenter, par des campagnes de marketing social, de convaincre les gens de ralentir, mais il y a des problématiques qui sont plus urbaines, qui s'appliquent à Montréal mais aussi dans d'autres villes. On propose l'organisation de campagnes... Je pense qu'on vous a distribué une pochette qui démontre des exemples de campagnes qu'on peut organiser dans une ville, et je vous présente, avec votre permission, des exemples.

Bon, *La lumière rouge, un feu sacré*, c'est un exemple de panneau dans l'arrondissement Rosemont—Petite-Patrie que je représente. On a fait une campagne comme celle-là, cet automne, elle a été très remarquée: *Ne traverse pas la rue comme un pied*. Ça s'adresse aux enfants, ça a été placardé tout autour des CPE et des écoles primaires.

Ensuite, celle-là, elle parle d'elle-même: *Ma rue n'est pas une piste de course*. Vous savez, quand il y a eu, à L'Île-Perrot, un décès dont on a beaucoup parlé au Québec, le lendemain, le maire de la petite municipalité, c'était sa déclaration, c'était son cri du coeur, et je pense qu'en disant ça clairement: «Ma rue n'est pas une piste de course», il reflétait bien le sentiment que très souvent nos citoyens éprouvent quand ils voient des gens filer à toute allure. Celle-là, je vous l'ai déjà... Ah non! Celle-là est intéressante aussi: *Attention aux p'tits vites*. C'est des enfants qui traversent. On s'appuie sur le panneau, le panneau existant, mais pour renforcer sa compréhension.

On a besoin de campagnes de ce type-là dans les villes parce que... C'est très correct et très positif d'encourager les gens à ne pas prendre le champ — si vous me permettez l'expression — sur une route quelconque dans les régions, mais il faut aussi respecter la circulation en ville. Puis Mme la ministre me montre un exemple que je n'ai pas avec moi mais qu'on a utilisé à l'occasion de l'Halloween, effectivement. Voilà. Donc, c'est...

**Mme Boulet:** *La prudence dans la rue c'est pas sorcier.*

**M. Lavallée (André):** Donc, c'est un certain nombre d'ajouts que très respectueusement nous proposons à la commission de prendre en compte pour bien prendre en considération les réalités que nous vivons dans une ville comme Montréal.

Évidemment, on aimerait ça être capable de protéger chacune des intersections de Montréal avec soit des radars, soit des policiers, mais vous comprendrez qu'avec 2 400 intersections sur notre territoire il faut aussi convaincre les gens de changer leur comportement. L'éducation, c'est intéressant, mais parfois aussi il faut punir. Et donc c'est vous qui détenez cet aspect-là du pouvoir, celui de contraindre parfois les citoyens à mieux respecter les règles du jeu. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. Dauphin, et merci, M. Lavallée. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, MM. Dauphin et Lavallée. Savez-vous, je vous regarde, vous avez l'air de deux grands passionnés de votre grande ville, et c'est très beau. Je tiens à vous féliciter pour votre engagement, respectivement. Félicitations. D'autant plus que ça s'adresse à la sécurité routière, là, ça vient nous chercher, nous tous également, là. Mais j'apprécie que vous soyez là parce qu'incontestablement Montréal est un partenaire, là, c'est la moitié de la population du Québec... ou peut-être pas la moitié mais pas loin, et c'est un réseau routier très complexe, très dense en termes de fluidité, de congestion, en termes... avec toutes ses complexités. Alors, évidemment, là, chez vous, il y a une dynamique qui est différente d'ailleurs, et on n'a pas le choix d'en tenir compte.

Moi, je vais venir, d'entrée de jeu... Je suis contente de vous entendre sur le 0,05, et vous êtes les premiers qui nous disent: Il aurait dû y avoir une sanction pénale. Ça veut dire que vous auriez aimé qu'on aille encore plus loin dans la mesure, là, au niveau de la pénalité qui s'applique au 0,05? C'est bien comme ça que je comprends, M. Dauphin?

**M. Dauphin (Claude):** En fait, moi, ce que... Merci, Mme la ministre. En fait, la suspension de 24 heures, dans le cas du 0,05, évidemment dans la logique de notre réflexion, c'est qu'effectivement on souhaiterait qu'il y ait une sanction pénale qui soit associée à ça. Puis c'est évident que toute mesure qui va nous aider à améliorer le bilan routier, nous allons être partenaires. Alors, c'est pour ça que des fois c'est un ensemble de mesures alors qui peuvent affecter le comportement des individus pour respecter davantage nos lois, nos règlements, le Code de la sécurité routière. C'est sûr que toutes mesures dans ce sens-là, nous allons effectivement les appuyer.

**Mme Boulet:** Très heureuse de vous entendre. Parce qu'on entend souvent de la part des collègues, de l'autre côté, que dans le fond, 0,05, il faut s'attaquer aux récidivistes. Et ça, on en convient tous qu'il faut s'attaquer aux récidivistes, il y a des mesures dans le projet de loi, il y a également les procureurs du Québec à qui on a demandé d'être plus sévères à l'égard des récidivistes, mais, nous, on croit que d'agir en amont également et d'aller vers le 0,05, comme le font toutes les administrations canadiennes et même la tendance à l'international, que c'est un message clair qu'on ne doit pas consommer et conduire. Mais c'est parce que, de l'autre côté, on entend souvent le message: C'est juste 6 % ou 10 % des morts puis... Alors, nous, on pense que chaque personne qu'on peut sauver, chaque vie humaine qu'on peut sauver, ce sera un gain important, considérable en termes de sécurité routière au Québec. Et c'est dans ce sens-là, c'est tous ces éléments-là, toutes ces mesures qu'on retrouve à l'intérieur de projet de loi qui se combinent, qui s'additionnent pour faire en sorte que le résultat soit des plus positifs.

Je vais revenir sur les photoradars parce que... Vous savez, au départ, on avait pensé à un projet pilote, c'était l'idée de base qu'on avait proposée le 5 juillet dernier, 15 projets pilotes, trois photoradars, deux caméras feu rouge dans trois régions du Québec. Et on a eu beaucoup de pression, notamment de la part de la ville de Montréal qui a une volonté d'en avoir sur son territoire et qui désire qu'on puisse avoir cette ouverture-là de dire: Bon, est-ce qu'on peut permettre à une grande ville, avec un encadrement très rigoureux — c'est quoi, les critères, c'est quoi, les paramètres, l'argent retourne à qui, qui va les gérer, là — avec toute une grille, là, très rigoureuse?

Les villes comme Montréal nous ont explicitement demandé de pouvoir en disposer sur leur territoire. Alors, c'était bel et bien la volonté, M. Dauphin et M. Lavallée, de la ville de Montréal? Il y a un intérêt chez vous à pouvoir utiliser ce genre d'outil là sur votre territoire, qui sera un outil complémentaire au travail de vos policiers. Alors, j'aimerais juste vous entendre sur cette requête-là. Parce qu'on se fait dire qu'il ne faut pas ouvrir aux villes puis qu'il faut s'en tenir aux 15 projets pilotes. Alors, moi, j'aimerais juste... Parce que je pense qu'il y avait un intérêt assez présent et assez marqué chez vous, sur le territoire de Montréal.

**M. Dauphin (Claude):** Si vous me permettez, comme vous l'avez mentionné si bien, effectivement, en autant que c'est balisé, hein, selon des critères, ce qu'on dit, nous, depuis le départ. Puis d'ailleurs on avait des

gens de notre service de police qui siégeaient sur la table. D'ailleurs, je tiens à signaler la présence de M. Toutant, qui est avec nous, qui est l'inspecteur responsable de la division de la sécurité routière à la ville de Montréal, qui est ici avec nous. Alors, il a siégé sur plusieurs comités. Alors, effectivement, toute mesure qui va nous permettre d'améliorer le bilan routier, nous allons être partenaires.

Photoradars, on songe évidemment à des endroits où ça peut faire une différence, où les mesures actuelles malheureusement ne font pas de différence. Alors, il y en a, des endroits que l'on peut songer où ça peut faire une différence. On l'avait d'ailleurs déjà mentionné, là, notamment au niveau de la rue Notre-Dame, modernisation de la rue Notre-Dame, que ça peut être un endroit où on pourrait tenter l'expérience, là, de photoradars. Alors, il y a des endroits comme ça sur le territoire de l'île de Montréal où on pourrait tenter l'expérience.

Mais encore une fois, au même titre que l'Union des municipalités du Québec — je pense qu'ils vont nous succéder tantôt — on souhaiterait quand même que ce soient les municipalités qui gèrent cette expérience-là. Alors, que ce soit notre service de police qui puisse sévir en cas de non-respect et que ce soit notre cour municipale, nous sommes... Comme vous savez, nous avons actuellement... Pour une contravention sur le territoire de l'île de Montréal, nos citoyens et citoyennes peuvent payer la contravention n'importe où dans les 19 arrondissements ou n'importe où dans les 15 villes liées, alors partout sur l'île de Montréal. Nous avons six points de service de la cour. Lorsqu'il y a même une audition, le citoyen ou la citoyenne de Montréal peut décider de l'endroit où le procès va avoir lieu. Ça peut être au chef-lieu dans le centre-ville, ça peut être ailleurs. Alors, là-dessus, on insiste, on souhaiterait que ce soit nous qui puissions gérer tout ça et que ce soit nous qui puissions réinvestir par après au niveau de la sécurité routière.

**Mme Boulet:** Au niveau de l'argent, qu'il soit réinvesti et qu'il retourne aux municipalités, ça, c'est clair, M. Dauphin et M. Lavallée, ça, c'est déjà clair, c'est déjà établi. Au niveau de la gestion, on me dit qu'au départ, dans les discussions — parce que vous avez toujours été partie prenante de tous les comités — il a toujours été question d'une gestion centralisée. J'imagine qu'au fil des semaines ou des mois vous avez pensé que ce serait plus efficace ou plus... Je ne le sais pas. Là, en fait, vous désirez... ce que vous aimeriez, c'est que ce soit géré chez vous par la cour municipale puis... C'est vraiment ce que je comprends, là?

**M. Dauphin (Claude):** Oui.

**Mme Boulet:** C'est la demande de la ville de Montréal. O.K.

● (15 h 30) ●

**M. Dauphin (Claude):** D'autant plus que nous avons un nouveau système dans la ville de Montréal, SECI, là, toute l'informatisation des contraventions, qui nous apporte une efficacité accrue, moins d'erreurs manuscrites, moins de billets perdus. Alors, déjà, l'expérience a débuté, puis c'est extrêmement significatif. Alors, on est déjà superbement bien équipés pour s'occuper de toute cette gestion-là. Alors, notre demande très, très claire, aujourd'hui, c'est d'aller dans ce sens-là.

**Mme Boulet:** D'accord. Et je vais traiter d'un dernier point. Je ne sais pas combien il me reste de temps, M. le Président, là, mais, si je veux laisser la place à mes collègues également...

**Le Président (M. Bergman):** Il vous reste 10 minutes.

**Mme Boulet:** O.K. Je vais laisser la place à mes collègues également. Alors, pour la diminution de vitesse, alors je pense que c'est un point très important, M. Lavallée, la diminution de vitesse, là, de 50 à 40, alors je vous le confirme aujourd'hui, moi, je suis en accord avec ce principe-là, j'ai cette ouverture-là. Alors, maintenant, il faudra définir les modalités.

J'avais juste une question, M. Lavallée: Est-ce que c'est 40 partout ou si c'est quartier par quartier? Je voudrais juste que vous me précisiez. Est-ce que vous voyez ça, là, partout sur le territoire, le réseau routier municipal de Montréal, à l'exception des zones de 30? Ce serait de façon uniforme que vous établiriez cette nouvelle vitesse là, là, partout sur le territoire de la grande ville de Montréal?

**M. Lavallée (André):** Oui. Écoutez, notre demande, c'est effectivement que, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, donc on parle de l'île de Montréal, que la vitesse par défaut — un peu comme les ordinateurs, là: on ouvre l'écran, il y a un écran par défaut — bien la vitesse par défaut, c'est 40 km/h. Évidemment, on conserve le principe des zones de 30 km/h autour des parcs et des écoles et également la possibilité que des artères plus dégagées, là, en dehors des quartiers résidentiels, soient indiquées 50 km/h. À ce moment-là, on mettra des panneaux. Mais on sera devant l'obligation de mettre beaucoup moins de panneaux pour indiquer les zones de 30 et de 50 que si on fait l'inverse, qu'on essaie de mettre des 40 partout.

Vous savez, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec des collaborateurs, certains de vos collaborateurs du ministère des Transports, puis on arrivait à la conclusion très simple: Montréal a survécu à l'interdiction du virage à droite sur les feux rouges par des indications très claires à l'entrée de la ville, donc c'est une précaution supplémentaire qu'on peut prendre également pour être certains que le message passe. Montréal va... s'engage également à faire les campagnes de sensibilisation nécessaires.

Mais je peux vous assurer à l'avance, puis je pense que les membres de la commission qui habitent sur le territoire de Montréal peuvent en témoigner, c'est une mesure qui va être extrêmement bien reçue, j'en suis convaincu. Parce que c'est un message clair que les gens ont besoin d'entendre. Et, si jamais il était possible pour les membres de la commission ou la ministre de le prévoir de façon... au niveau de la loi, même en modifiant la loi qui est devant vous présentement pour qu'on puisse procéder sans ambiguïté dès 2008 — ce serait notre objectif, l'objectif de pouvoir mettre ça en place dès 2008, pour terminer en beauté l'Année de la sécurité routière au Québec — pour les gens qui habitent au moins Montréal, ce serait une excellente nouvelle, et elle serait très bien reçue, je peux vous en assurer.

**Mme Boulet:** Alors, je vous réitère, là, hein, regardez, moi, je suis favorable à cette mesure-là. Alors,

je voudrais... moi, je vais juste dire un petit mot pour terminer, vous féliciter pour l'embauche des 133 policiers de plus pour faire encore plus en termes de sécurité routière. Je tiens à féliciter la ville de Montréal pour cette excellente initiative qui, j'ose espérer, pourra devenir un modèle pour l'ensemble des autres municipalités au Québec. Alors, moi, je voudrais vous féliciter pour cette action-là. Je pense que c'est un geste qui témoignait de toute l'importance que vous accordez à la sécurité routière sur votre réseau. Et je suis très heureuse de cette initiative-là. Alors, je vais laisser la parole à mes collègues. Merci beaucoup.

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

**Une voix:** Ça va pour l'instant, M. le Président, on reviendra.

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

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Tout d'abord, bienvenue particulière à deux ex-collègues du monde municipal, M. Dauphin et M. Lavallée. Ça fait extrêmement plaisir de vous recevoir ici, aujourd'hui. Vous souhaiter la bienvenue bien sûr, mais vous remercier de votre présence. Je sais que M. Lavallée a eu à voyager, ces derniers temps, pour aller chercher une expertise internationale au niveau du transport. Effectivement, on a eu la chance de se rencontrer en d'autres pays. Donc, merci d'être ici et de partager avec nous l'expérience que vous vivez à Montréal.

Rapidement, parce que, moi aussi... 15 minutes, c'est quand même très court et j'aimerais approfondir avec vous certains éléments de votre mémoire. Tout d'abord, féliciter pour l'embauche de nouveaux policiers, bien sûr. Vous savez que, face au bilan, aux résultats désastreux obtenus en 2006 — donc, 717 décès, plus de 50 000 blessés — cette année, en 2007, avec une présence policière accrue et ciblée, nous avons quand même obtenu une réduction, au Québec, de 17 % du nombre de décès et de 22 % du nombre de blessés, ce qui ressemble étrangement avec le geste posé par la ville de Montréal, donc, de présence policière accrue, 133 nouveaux policiers, pour des résultats aussi tangibles de 23 % de moins de décès et 25 % de moins de collisions. Ce qui nous permet de dire qu'effectivement la mesure de contrôle... sensibilisation bien sûr législation, mais le troisième volet qui est le contrôle est absolument nécessaire pour atteindre des résultats positifs sur quelque mesure ou législation qu'on voudrait adopter.

Vous nous demandez dans un premier temps l'autonomie nécessaire — vous savez que c'est un terme qui est cher à l'ADQ, «l'autonomie nécessaire» — en termes de vitesse sur votre territoire. On a eu la visite du département de santé publique d'un arrondissement, la semaine dernière, je crois, qui nous parlait effectivement que l'autonomie nécessaire pour fixer dans certains cas les limites de vitesse était essentielle pour une sécurité accrue, et on nous parlait de politique de mobilité, beaucoup plus que de politique de sécurité routière, ce que j'ai trouvé extrêmement intéressant, donc piétons, cyclistes, poussettes même.

Un des éléments, au cours des audiences, qui nous a été fait mention est le fait que définir une marge de vitesse uniforme nécessite que les limites de vitesse,

qu'elles soient sur des autoroutes, dans les rues locales ou autres, les limites de vitesse soient crédibles et adéquates, voire cohérentes avec l'environnement. De définir une limite de vitesse à 40, uniforme, sur l'ensemble du territoire de Montréal, à 40 km, est-ce que c'est cohérent ou compatible avec la largeur des rues, la configuration actuelle? Je vois mal, sur René-Lévesque, ou sur Maisonneuve, ou Sherbrooke, ou... Je voudrais juste vous entendre là-dessus, de dire: On veut une vitesse uniforme et on veut qu'elle soit fixée par Québec. Après ça, je vous parlerai d'autonomie des villes puis etc.

**M. Dauphin (Claude):** Si vous me permettez — merci, M. le député — M. le Président, juste avant de demander à mon collègue André Lavallée de parler d'autonomie puis du 40 km/h sur notre territoire, l'embauche de 133 policiers et policières, effectivement, décision de l'administration avec notre service de police. Mais il y a toute la théorie des trois E — je ne sais pas si on vous en a parlé, là — trois E, en anglais, là: «engineering», «education» puis «enforcement».

Alors, toute la question de l'éducation, des campagnes, comme M. Lavallée fait dans son arrondissement, comme on fait d'ailleurs avec notre service de police, *Bon pied, bon œil!*, c'est des campagnes de sensibilisation que nous faisons: éducation. «Engineering»: s'assurer que la géométrie des lieux aux endroits problématiques et dangereux, que ce soit modifié, hein, pour sauver des vies.

Et enfin «enforcement», alors c'est là que le 133 évidemment entre en ligne de course. C'est qu'effectivement on sait très bien qu'une visibilité policière, qu'une présence policière influe sur notre comportement, hein, on est tous comme ça, malheureusement ou heureusement. Et puis on a un plan quinquennal aussi, là, on cible, là, par année, là: première année, les automobilistes; deuxième année on vise plus les piétons; l'année prochaine, ce seront les cyclistes. Alors, il y a un plan bien précis, quinquennal, pour atteindre les objectifs, qui est de sauver des vies, comme vous le mentionnez si bien, M. le député de Blainville.

Maintenant, sur le 40 km/h, je pense que mon collègue Lavallée, comme responsable des transports, là, va se faire un plaisir de répondre à votre question.

**Le Président (M. Bergman):** M. Lavallée.

● (15 h 40) ●

**M. Lavallée (André):** Merci. Je vais essayer de parler d'autonomie en même temps, là. Écoutez, soyons clairs, là, le 30 km autour des parcs, des écoles, on y tient et on va le maintenir. Le 50 km sur certaines grandes artères, il n'y a pas de problème non plus. C'est moins aujourd'hui une question d'autonomie qu'une question de reconnaître le milieu urbain comme étant différent des autoroutes ou des grandes routes. Et j'hésite entre dire: Donnez à Montréal le pouvoir de le régler complètement comme on l'entend... Je dois aussi reconnaître qu'une bonne partie des véhicules qui circulent à Montréal viennent d'ailleurs sur le territoire et donc qu'on doit s'entendre avec tout le monde sur l'objectif à atteindre, l'objectif à atteindre étant de rouler moins vite.

Je vous donne un exemple: Christophe-Colomb. C'est sympathique, de traverser Christophe-Colomb de bout en bout, dans Montréal, parce que c'est une artère qui va de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve, sauf qu'il faut

aussi reconnaître le caractère particulier de Christophe-Colomb, qui, par exemple, entre la 40, la Métropolitaine et le Centre-Sud, comporte historiquement toute une série d'écoles et de lieux institutionnels. Donc, de demander aux gens de rouler moins vite, de rouler à 40 km/h sur Christophe-Colomb, je n'abuse de personne et je pense que les gens vont vite réaliser que c'est beaucoup moins dangereux, beaucoup moins stressant de rouler à une telle vitesse sur une artère où il y a des écoles où un enfant est susceptible de traverser Christophe-Colomb—Jean-Talon, il y a la proximité du métro, etc.

Donc, le principal enjeu, c'est la densité de nos milieux résidentiels. La ville a été construite, pour l'essentiel, en son centre, autour de quartiers où prédominent les duplex, les triplex. Donc, pensez à la 3e avenue, dans Rosemont, là, la densité de personnes qui habitent entre Dandurand et Rosemont, c'est beaucoup de monde, beaucoup d'enfants, beaucoup de personnes âgées qui sont susceptibles de traverser, qui sont susceptibles de se retrouver dans la rue. Réduire la vitesse sur ces rues-là, là, c'est comme juste le minimum logique et nécessaire.

Je dois avoir des règles claires qui sont comprises aussi par les gens qui viennent de Laval ou de la Rive-Sud, le matin, puis qui traversent dans le quartier. Donc, c'est là que, sur la question de l'autonomie, je parle de consensus aussi.

**M. Gingras:** Non, je comprends la particularité de Christophe-Colomb, l'empruntant à plusieurs reprises. Mais, à l'heure actuelle, aujourd'hui, au moment où on se parle, c'est 65 % des gens, des utilisateurs, à Montréal, qui ne respectent pas le 50 km. Donc, en milieu urbain, le respect de la limite de vitesse est dépassé par 65 % des utilisateurs. Si on réduit cette limite-là... Ça ne veut pas dire qu'à cause qu'on réduit la limite de vitesse indiquée il y aura plus de respect de la vitesse indiquée. Je veux juste vous entendre là-dessus.

**M. Lavallée (André):** Moi, là-dessus, ce dont je veux vous assurer, c'est... Vous savez, ce dont il est question, à ce moment-ci, devant nous, n'est pas seulement technique, on parle d'un changement social. J'ai donné l'exemple tantôt de l'alcool au volant ou de la ceinture. Quand les gouvernements se sont attaqués à ces questions-là, on parlait de très, très loin. La norme, c'est que ce n'était pas grave de conduire en état d'ébriété; la norme, c'est que ce n'était pas grave de ne pas se préoccuper de la ceinture, de ne pas attacher les enfants en arrière, dans des sièges adéquats, etc. On faisait un peu n'importe quoi. On a appris.

La norme, aujourd'hui, doit devenir que, dans les quartiers résidentiels de Montréal, on respecte le million et demi, 1,8 million sur l'ensemble de l'île. C'est des gens qui ont droit à un milieu de vie agréable et sécuritaire, là. Pourquoi la norme serait différente? Pourquoi, au Québec, on se préoccuperait d'accidents qui se produisent malheureusement dans certaines villes de banlieue puis qu'on aurait moins d'égards à ce qui se produit dans la ville? Je ne veux pas opposer un et l'autre. C'est là, comme je vous le disais, que j'hésite entre une autonomie complète de Montréal ou un accord social nécessaire pour que les choses avancent.

**M. Gingras:** Mais je suis d'accord avec vous sur cet aspect-là et effectivement je pense que toutes les

municipalités devraient avoir ce pouvoir-là de fixer dans leurs rues la limite de vitesse qu'elles jugent appropriée. Je donne juste l'exemple, à Blainville, on avait fixé les rues à 30 km et où le ministère, pour accepter notre règlement de vitesse, notre règlement de sécurité, a dit: Bon, il y a des rues qui doivent être montées à 50 km. Donc, on sait qu'un accident, avec un enfant, à 50 km puis à 30 km, ne fait pas le même dégât. Donc, non, je suis... et j'apprécie beaucoup les efforts de la ville à l'égard de la mobilité des personnes et les efforts qui sont faits.

Ce qui m'amène une autre question ou un autre commentaire pour votre prochaine étape, qui sont les cyclistes, où 37 % des cyclistes uniquement portent le casque et où les accidents à la tête sont responsables de 60 % des décès. Donc, je ne vous entends pas parler, là, du port du casque, ou etc. Mais ça, on y viendra dans un autre temps. Je ne voudrais pas qu'on passe le temps restant, il me reste 4 minutes, me dit-on... 3 minutes, et le président est assez dur, strict à cet égard.

Je reviens au 0,05, et je ne comprends pas, vous me dites... J'ai M. Toutant, en arrière de moi, qui a assisté à la table, à la table de sécurité routière avec M. De Koninck. La plupart des gens qui sont venus ici... Et le rapport De Koninck précise cinq mesures à adopter, qui sont différentes de la diminution du taux de 0,08 à 0,05. Et la plupart des gens qui sont venus ici, me disant qu'ils participaient à cette table-là, se disent en accord avec le 0,05, alors que ce n'était pas leur recommandation. J'ai de la misère à comprendre, là. J'ai de la misère à comprendre qu'une table fait du travail pendant 18 mois, dépose un rapport au bout de 18 mois, après 10 réunions, des comités de travail et une concertation, et aujourd'hui on vient nous dire: Oubliez ce qu'on a dit, là, le 0,05, c'est une bonne idée. J'ai de la misère à comprendre ça. Mais c'est un autre débat.

Donc, en terminant, je voudrais juste vous dire qu'au niveau du photoradar...

**Des voix: ...**

**M. Gingras:** Je m'excuse, M. le Président, est-ce que je peux terminer? Merci. Au niveau du photoradar...

**Une voix: ...**

**M. Gingras:** Au niveau du photoradar... M. le député, est-ce que vous me laisseriez compléter? Au niveau du photoradar, je voudrais juste comprendre, avec la venue de policiers, etc., ce que vous voulez faire exactement. On parlait des sites accidentogènes uniquement, dans le projet pilote. Là, vous nous dites: Ouvrez-le à la ville de Montréal. Quel est votre objectif à court terme?

**M. Dauphin (Claude):** En fait, au niveau des photoradars, ce qu'on dit aujourd'hui, c'est que nous sommes évidemment ouverts à faire l'expérience pilote sur notre territoire de l'île de Montréal, dans des endroits où ça peut faire une différence, hein, où on peut sauver des vies, où on peut sauver, évidemment, des blessures également. Alors, ça, on est ouverts à ça à certaines conditions, comme je le mentionnais tantôt, hein: baliser, il faut que l'argent nous revienne puis que ce soit réinvesti dans la sécurité routière.

Concernant le 0,05, je pense que M. Delorme vous a répondu, il y a quelques jours, là, c'est que, pour

nous, c'est une mesure de plus qui peut influencer sur les comportements des conducteurs et conductrices. Alors, c'est pour ça qu'on se dit favorables à ça.

Ensuite de ça, j'aimerais ça peut-être dire un mot, 15 secondes, sur... On s'est souvent fait taxer... — bien, taxer... — de vouloir taxer avec des policiers et des policières qui s'assurent que les lois et règlements sont respectés. Mais encore une fois on le dit toujours, c'est pour améliorer le bilan routier. Vous parliez tantôt: Il faut que ce soit respecté. 65 %...

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

**M. Dauphin (Claude):** Pardon?

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

**M. Dauphin (Claude):** En conclusion. Alors, en conclusion, si on fait respecter nos lois et nos règlements... La personne qui respecte les lois et les règlements n'a rien à craindre. Dans le fond, c'est ça qui est la conclusion. Mais je pense que nous sommes sur la bonne voie, M. le Président.

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

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. Lavallée, M. Dauphin, bienvenue à Québec, bienvenue à cette commission. Je suis heureux que la ministre ait confirmé cette mesure concernant la réduction de la vitesse de 40 à 50. Nos efforts et nos questionnements ont porté fruit. Donc, je salue bien sûr la décision de la ministre, mais également je mentionne que c'est aussi grâce à nos efforts, tout ça au nom de la sécurité, à votre demande... Ce n'est pas à chaque fois que les gens qui viennent de Montréal, qui viennent faire des représentations à Québec vont repartir aussi heureux. Des fois, c'est plus difficile, n'est-ce pas? La réception des ministres à Québec n'est pas toujours la même. Enfin.

Mais peut-être que je peux vous aider à augmenter ce degré de bonheur. Parce que, quand vous avez parlé du bureau de la sécurité des déplacements, vous avez parlé d'un financement possible, puis je n'ai pas entendu la réponse de la ministre. Peut-être que ça lui a échappé, à Mme la ministre, peut-être que...

● (15 h 50) ●

**Mme Boulet:** ...avance de 1 million.

**M. Deslières:** Bon!

**Mme Boulet:** Alors, ça ne m'a pas échappé.

**M. Deslières:** Bon, alors j'aurai fait quand même un début d'effort, là, mais on va continuer.

M. le président, j'ai, entre les mains, votre plan de transport et je dois constater que vous y avez mis beaucoup d'efforts, qu'il y a beaucoup — excusez-moi l'expression — de stock. C'est imaginatif, c'est... on va dire comme l'autre, c'est songé, c'est toutes sortes d'éléments. Particulièrement au niveau de la sécurité des déplacements et de la qualité de vie, vous nous dites: C'est non négociable.

Et vous nous dites qu'il y a quatre grandes interventions: créer des quartiers verts, adapter l'aménagement des rues, changer des comportements et mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements — vous en avez fait mention.

Quelques éléments dans chacun. Je n'aurai pas le temps d'aller au fond des choses dans chacun des éléments, sauf que... On a parlé bien sûr de la baisse de vitesse de 50 à 40, mais mes collègues de Montréal me mentionnent qu'il y a toute une problématique au niveau des zones scolaires, particulièrement. Je sais qu'il y a des zones de 30 qui ne sont pas des zones scolaires, les parcs, puis tout ça, mais particulièrement dans certains quartiers où il y aurait de graves problématiques au niveau de la sécurité, pouvez-vous nous en dire quelques mots, M. Dauphin ou M. Lavallée?

**M. Dauphin (Claude):** Plan de transport, je vais demander à André de débiter ça puis je pourrai renchérir par après.

**M. Lavallée (André):** Écoutez, vous abordez un point qui m'est... Premièrement, je vous remercie d'avoir fait référence au plan de transport. Effectivement, au-delà des mesures ponctuelles que nous pouvons adopter, tout ça s'inscrit, pour nous, dans une démarche globale: il faut changer nos habitudes. Je pourrais longuement épiloguer sur le plan de transport et nos motifs, que ce soit pour améliorer notre environnement, notre qualité de vie, que ce soit parce que bientôt on n'aura plus les moyens de se déplacer en véhicule à essence parce que l'essence va coûter trop cher, peu important les raisons, il y a un consensus social sur le transport en commun et le transport actif. Même le vélo, comme le soulevait le député Gingras, fait partie de ce changement souhaité et souhaitable.

Sur les zones scolaires, vous touchez quelque chose auquel je suis particulièrement sensible puis M. Dauphin également. On a l'intention évidemment de maintenir les zones scolaires, le 30 km/h qui est permis déjà autour des parcs et des écoles, mais je pense que ce n'est pas suffisant. On a une réflexion actuelle sur laquelle on n'a pas encore conclu, mais on observe des changements de comportement. De plus en plus, par exemple, les parents, pour des questions d'horaire chargé, amènent les enfants en auto à l'école, même à l'école primaire. On voit, le matin, autour des écoles primaires, un achalandage d'automobiles qui est sans bon sens. Bon, les gens sont pressés et il faut aller reconduire les enfants. On est très loin de la bonne vieille habitude qui était de marcher jusqu'à l'école.

On a travaillé, avec un organisme comme Vélo Québec à l'établissement de corridors sécuritaires, *Mon école à pied, mon école à vélo!*, ou etc. C'est une réflexion qu'on a l'intention d'approfondir dans les prochains mois, parce que les zones scolaires, malgré le 30 km/h, demeurent à risque, et il va falloir les protéger davantage, elles sont importantes. On fait certaines démarches, à l'heure actuelle. Par exemple, dans l'arrondissement que je représente, les professionnels rencontrent actuellement chacune des 29 écoles primaires du territoire, en collaboration avec la commission scolaire de Montréal et les commissaires, pour poser un diagnostic qu'on va évidemment partager avec tous les collègues, là, des arrondissements et des villes défusionnées. On vous reviendra sans doute dans

quelques mois avec des suggestions sur cet aspect là précis. Mais il faut que le message de sécurité, que le message de qualité de vie commence par la protection des tout-petits, là, et ça, c'est très clair pour nous.

**M. Dauphin (Claude):** Merci, M. Lavallée. D'ailleurs, tout récemment encore, avec notre service de police, on a fait une campagne... puis on en fait régulièrement, là, des campagnes qui visent justement les parents qui vont reconduire le tout-petit le matin, qui visent également les gens qui conduisent des autobus scolaires, avec les piétons. Alors, on fait des campagnes régulièrement pour sensibiliser, aux abords des écoles, pour... Encore une fois, on a un bon bilan à ce niveau-là, depuis deux, trois ans, là, il n'y a pas eu de décès, là, au niveau des... Mais c'est pour ça qu'on vise ça. On focusse là-dessus. Votre question est très pertinente à ce point-là.

**M. Deslières:** Forcément, on pourrait échanger longuement, mais le temps qui nous est imparti, là, va faire en sorte que... Je vais aller rapidement.

Deuxième élément d'intervention: adapter l'aménagement des rues. Vous nous parlez de sécuriser 50 intersections par année. Quelques mots sur ça, là. C'est parce que c'est pratique, là, c'est tangible, c'est la configuration du réseau routier. Alors, vous avez constaté, suite à des consultations et à votre analyse, tout ça, qu'il y avait là des risques de dangers énormes. Donc, on parle d'un plan de 10 ans, 50 par année, si je ne m'abuse, là, 500...

**M. Lavallée (André):** Oui. Écoutez, à partir du moment où on accepte que l'avenir passe par le développement du transport en commun, du transport actif, dans un nouvel équilibre dans le partage de la chaussée... Puis là, si vous me permettez de revenir, par exemple, au vélo, on n'a pas discuté aujourd'hui du port du casque, mais mon premier objectif, à l'heure actuelle, c'est de faire en sorte qu'on développe notre réseau cyclable de façon à ce qu'on comprenne que les cyclistes, ça peut exister, là.

Vous savez, jusqu'à récemment, là, dans nos comportements collectifs, là, le piéton et le cycliste sont des nuisances sur la chaussée. Si vous êtes passé sur la rue Saint-Urbain récemment, ou sur Maisonneuve, vous avez vu les installations cyclables qu'on vient d'y mettre, qui déterminent un passage très clair, donc le droit de cité des piétons et des cyclistes. Il faut pousser plus loin cette logique du partage de la chaussée. Et, pendant trop longtemps, le seul principe qui nous guidait, c'était un principe d'ingénieur, là, c'est-à-dire: le réseau étant de la plomberie à l'intérieur de laquelle on injecte des véhicules qui doivent se rendre le plus rapidement possible et de la façon la plus fluide possible à leur point d'arrivée, cyclistes et autres et piétons, tassez-vous.

Ce qu'on veut faire maintenant, c'est un partage de la chaussée. Et donc on a identifié un programme qui nous permettrait de sécuriser des intersections. On l'a fait très clairement, là, devant un centre de loisirs, récemment, sur la rue Bellechasse ou à proximité. Vous savez, vous avez le Centre Étienne-Desmarreau, dans Rosemont, puis, à proximité, le collège de Rosemont, le collège Jean-Eudes puis le Rosemont High School, 4 000 étudiants. Mais la rue Bellechasse, c'était une piste de course, si je peux revenir à l'expression que j'ai utilisée tantôt. Bien,

là, on a installé un rétrécissement de la chaussée, une saillie littéralement, qui diminue d'une voie de chaque côté le passage permis, de l'éclairage supplémentaire, des panneaux supplémentaires, etc. Ça commence à ressembler à une intersection sécuritaire. On veut faire ça dans une proportion de 50 intersections par année. Je devrais annoncer très bientôt la liste des 50 intersections qui seront visées dans notre première programmation. Je pourrai faire parvenir aux membres de la commission et à la ministre l'illustration concrète de notre ambition à cet égard. Mais je pense que vous allez rapidement être convaincus que c'est une approche très pertinente.

**Le Président (M. Bergman):** Trois minutes.

**M. Deslières:** J'aurais aimé... C'est fort intéressant. Chapeau à vous, avec votre plan de transport. Sacrée belle ville, Montréal, puis je suis sûr que vous allez l'améliorer puis la sécurité va augmenter. J'aurais voulu...

**M. Dauphin (Claude):** 30 secondes. Parce que je sais que vous avez trois minutes. Il y a un M. Pellerin ici, avec nous, là, un ingénieur, qui est ici, dont le père était très connu, un comédien, Gilles Pellerin. Juste l'intersection de Dixon puis Notre-Dame, en sécurisant cette intersection-là, on a 80 % moins d'accidents, juste en changeant la géométrie. C'est pour ça que je vous parlais tantôt des trois E, hein, «education», sensibilisation, «engineering». En modifiant la géométrie: 80 % moins d'accidents qu'avant.

**M. Deslières:** ...vous parler des zones de chantier de construction, mais on va se reprendre. Je vais laisser à mon collègue les quelques...

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

**M. Bouchard:** Merci. Alors, M. Lavallée, vous avez dit que la ville est un lieu extraordinaire. J'allais ajouter: Pas également pour tout le monde. Et on a eu devant nous les chercheurs de la Direction de la santé publique de Montréal qui sont arrivés avec des cartes assez saisissantes. Une des cartes nous fait la démonstration... fait état de la densité des automobiles dans certains lieux de Montréal, densité de propriété des automobiles. Et, d'un autre côté, on a une carte qui vient nous faire la démonstration que, là où il y a le plus d'accidents, c'est là où il y a le moins de propriétaires d'automobiles, c'est-à-dire c'est dans les quartiers centraux les plus... sans doute les plus pauvres, les plus défavorisés. Donc, on parle d'inéquité environnementale, là.

Et est-ce que, dans votre esprit, on peut intervenir là-dessus de façon significative, de telle sorte à ce qu'on puisse changer, dans quelques années, ce type de configuration là?

● (16 heures) ●

**M. Lavallée (André):** M. le député, la première réponse à votre question réside en bonne partie dans le plan de transport dont nous faisons la promotion. Parce que, historiquement, là, Montréal et toutes les grandes villes du Québec ont été construites de la même façon, à partir d'un centre. Et le principe est simple, même si Montréal n'est pas Paris, il y a une convergence depuis

la périphérie vers le centre. Les gens veulent se rendre au centre-ville, veulent se rendre vers les lieux d'animation, les lieux d'événements culturels, vers les bureaux du centre-ville. Et la solution, elle est toute simple, c'est des investissements massifs dans le transport en commun, qui vont faire que les gens vont plutôt utiliser le métro, des voies réservées sur les grands axes.

Je donnais l'exemple à Mme la ministre récemment: sur le boulevard Pie IX, une voie réservée en site propre permettrait de transporter 50 000 usagers par jour, depuis des quartiers comme Montréal-Nord, Saint-Michel, jusqu'au centre-ville, en se rabattant sur Notre-Dame. Donc, train de banlieue, métro, voies réservées par autobus et, pourquoi pas, la marche et le vélo, une meilleure desserte de la Rive-Sud de Montréal par des liens rapides, par au moins des voies réservées, c'est des choses que vous connaissez. La première réponse, c'est un investissement majeur dans le transport en commun.

La deuxième réponse, c'est une meilleure protection des milieux résidentiels qui sont au centre de Montréal en particulier, mais aussi qui sont partout sur le réseau, que ce soit à Lachine, par exemple, ou dans Rivière-des-Prairies, à côté des bretelles de débordement des autoroutes. La 40 est bloquée ou la 20 est bloquée, les gens sortent puis ils se faufilent dans les quartiers résidentiels.

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

**M. Lavallée (André):** Loin de nous l'intention de fermer Montréal. Notre intention première, c'est d'accueillir de plus en plus de gens via le transport en commun, mais accessoirement de garantir aussi aux Montréalais, par toutes sortes de mesures, incluant des mesures d'apaisement de la circulation, la protection des milieux résidentiels.

La remarque qui vous a été faite par la Direction de la santé publique est très pertinente. C'est en périphérie qu'on possède deux ou trois véhicules et c'est au centre que se produisent les accidents. On pourrait longtemps épiloguer sur l'économie qu'on ferait à habiter davantage au centre en ayant moins de véhicules, les calculs sont intéressants, mais c'est l'objet d'autres débats.

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

**M. Ouimet:** Alors, merci, M. le Président. À mon tour de souhaiter la bienvenue à M. Claude Dauphin et M. André Lavallée, les remercier pour leur présence, leur participation aux travaux de la commission et surtout le point de vue qu'ils livrent à la commission, qui est un point de vue éclairé, appuyé sur des convictions, basé sur des études qu'on fait à la ville de Montréal. Donc, c'est extrêmement solide comme participation, et je tiens à les remercier.

Je veux revenir sur un élément, le 0,05. Parce que notre collègue député de Blainville indiquait, un peu plus tôt, lorsqu'il questionnait nos invités, il indiquait que la plupart des gens qui sont venus témoigner devant nous étaient contre cette mesure. Alors, rapidement, on a fait un petit décompte, nous, derrière, pour se rendre compte que c'est la majorité...

**Une voix:** ...

**M. Ouimet:** Oui, oui, oui, on pourrait sortir ça textuellement. Ça nous a fait sursauter, tout le monde, ici, de notre côté.

**Une voix:** ...

**M. Ouimet:** Bien, vous avez dit que la plupart des gens qui sont venus témoigner devant nous étaient contre le 0,05.

**Une voix:** Ce n'est pas ça que j'ai dit.

**Une voix:** «Anyway», vas-y, fais ton point, là. On va manquer de temps.

**M. Ouimet:** Bref, on va faire le listing. Jean-Marie De Koninck a dit qu'il était favorable au 0,05, le Service de police de la ville de Montréal, CAA-Québec, l'Office des personnes handicapées du Québec, l'Association du camionnage du Québec, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, l'Association québécoise du transport et des routes, l'Association du transport écolier du Québec, la Fédération des motocyclistes du Québec, l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, l'Association des directeurs de police du Québec, le Conseil permanent de la jeunesse, l'Institut national de la santé publique, la Fédération québécoise des municipalités, la ville de Montréal, et je suis convaincu également que Les Mères contre l'alcool au volant viendront nous dire dans quelques instants qu'elles sont également favorables à cette mesure.

Donc, nous, c'est ce qu'on a clairement compris. Et je voulais juste que, pour le bénéfice des personnes qui nous écoutent et le bénéfice de nos invités, ils sachent qu'ils ne sont pas dans la minorité mais plutôt dans la majorité des gens qui ont témoigné devant nous.

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

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. Alors, à mon tour de vous saluer, M. Dauphin et M. Lavallée, c'est toujours un plaisir de vous rencontrer. Et je lisais un peu votre document, et un des éléments importants de votre mémoire, c'est le bureau de la sécurité des déplacements. Je sais que M. Delorme est venu nous parler, cette semaine ou la semaine dernière, là, où est-ce que c'était un point important. De ce point-là, vous demandez de l'argent au gouvernement du Québec.

Puis je veux rien que le mettre en esprit. Si on prend les statistiques d'émission... de billets d'infraction émis... Parce que l'acceptabilité des mesures en sécurité routière, dont le photoradar, est que les mesures... l'argent récolté des amendes servira à la sécurité routière. Puis ça, je pense que tout le monde s'accorde là-dessus, là, ce n'est pas... on ne veut pas en faire une machine à taxes, mais le but ultime, là, c'est que ces machines-là ne servent pas. Si elles ne servent pas, c'est parce que tout le monde respecte la vitesse, puis on les a mises pour décorations, puis tant mieux, comme des lumières de Noël à long terme, on va tous être contents.

Dans votre mesure, là, dans votre bureau, vous demandez de l'argent au gouvernement du Québec. Je vous pose la petite question. Vous avez engagé 133 nouveaux

policiers. 2005, année de référence, vos policiers ont émis 44 millions de dollars de billets d'infraction; 2006, avec l'arrivée des nouveaux policiers, on parle de 63 millions de billets d'infraction; et, 2007, vous allez à une année record, là, on risque de fracasser le 71 millions de dollars. Grosso modo, 133 nouveaux policiers, même si on les met à 100 000 \$ par policier — ce n'est pas ça — à peu près, là, ça va coûter environ 10, 12 millions de dollars.

Est-ce que, pour l'acceptabilité, vous ne pensez pas que le fait de prendre une partie de cet argent-là que ces policiers... Parce que vous l'avez dit puis, je pense, M. Dauphin, vous l'avez dit à plusieurs reprises, que ces policiers-là — puis vous avez amplement raison, là — n'ont pas été placés là pour prendre des gens puis pour que ça fasse une taxe déguisée, là. Vous en faites, puis ils font un travail, puis pourquoi qu'ils font un travail, puis pourquoi qu'ils émettent des billets d'infraction? C'est parce qu'il y a des gens qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière. Puis c'est tout à fait normal que, si tu ne le respectes pas, tu es un danger pour autrui, et il va falloir... Mais vous ne pensez pas qu'une partie de cet argent-là pourrait servir à payer votre bureau de la sécurité des déplacements? Si, en bout de ligne, vous dites que ça va coûter 1,5 million par année, dans mon humble calcul, là, vous avez à peu près, là, de 71 millions, là, même si on prend le 44, c'est à peu près 30 millions de plus que vous avez, ça vous coûte 10 millions en nouveaux policiers, vous avez quand même une marge de profit de 20 millions, là.

**M. Dauphin (Claude):** D'abord, d'entrée de jeu, au niveau des chiffres, pour votre information, dans les années quatre-vingt-dix, on émettait 1 million de contraventions en sécurité routière, dans les années quatre-vingt-dix, donc c'était presque 100 fois plus que le nombre de constats que nous émettons actuellement, nonobstant l'embauche de 133 nouveaux policiers et policières. C'est que j'ai l'impression qu'avec la venue de la police de quartier en 1997, on s'est concentré probablement sur d'autres types de délits plutôt qu'au niveau de la sécurité routière, dans un premier temps, d'entrée de jeu. Alors, c'est sûr que le bureau... C'est surtout André qui défend ce dossier-là, il va pouvoir en traiter tantôt.

Mais encore une fois j'insiste pour dire que la peur d'être intercepté, il est prouvé dans toutes les études scientifiques que ça va affecter votre comportement puis que vous allez réduire votre vitesse. Puis il est prouvé également qu'en réduisant votre vitesse puis en respectant les lois et règlements il y a beaucoup plus de chances de sauver des vies puis de sauver des blessés graves. Prenez l'exemple, il y a quelques années, aux États-Unis, hein: aussitôt qu'on traversait la frontière canadienne, on réduisait notre vitesse. Pourquoi?

**M. Tomassi:** Essayez... parce que j'ai une autre question qui est assez importante puis je voudrais qu'on...

**M. Dauphin (Claude):** C'est parce qu'il y avait des sanctions. Alors, c'est pour ça qu'il faut sanctionner. Maintenant, est-ce qu'on devrait se servir d'argent qui va au fonds consolidé, des billets, pour payer? Ça pourrait s'appliquer dans toutes les domaines, là.

**M. Tomassi:** ...une question puis par la suite pour faire... On a parlé d'environnement, puis le député

de Vachon en a aussi fait mention, dans beaucoup de municipalités, puis les gens sont venus nous le dire, il y a la vitesse qui est importante, mais il y a la municipalité qui peut mettre en place des mesures: des pots de fleurs pour rétrécir les choses, des dos d'âne. Pourquoi, quand, sur l'île de Montréal...

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

**M. Tomassi:** ...dans des arrondissements...

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

**M. Tomassi:** ...dans des villes de banlieue, ils sont capables d'installer ça...

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

**M. Tomassi:** ...et, à la ville de Montréal, on n'est pas capable de faire installer ces éléments-là?

**Le Président (M. Bergman):** Malheureusement, il ne reste pas de temps. Alors, M. Dauphin, M. Lavallée, je vous remercie pour votre contribution. Si vous avez des documents à envoyer, si vous pouviez envoyer ça au secrétaire de la commission pour distribution.

**M. Dauphin (Claude):** Merci de nous avoir accueillis.

**Le Président (M. Bergman):** Merci beaucoup. J'invite l'Union des municipalités du Québec à prendre place à la table. Je suspends pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 10)*

*(Reprise à 16 h 12)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je demande à l'Union des municipalités du Québec de prendre place à la table.

**Des voix:** ...

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

Alors, je souhaite la bienvenue à l'Union des municipalités du Québec. Vous avez 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre. Alors, si vous pouvez vous identifier et procéder avec votre présentation. La parole est à vous. Bienvenue.

#### **Union des municipalités du Québec (UMQ)**

**M. Gascon (Marc):** Alors, je me présente, je suis Marc Gascon, maire de la ville de Saint-Jérôme et deuxième vice-président de l'Union des municipalités du Québec. Alors, c'est à ce titre, aujourd'hui, que je viens vous rencontrer.

**Une voix:** Il me semble qu'on s'est déjà vus.

**M. Gascon (Marc):** Oui. Et je vous présente aussi... Je suis accompagné de M. Ralph Mercier, qui est premier vice-président du comité exécutif de la ville de Québec et membre du conseil d'administration de l'UMQ, ainsi que de Mme Simard, qui est attachée aux politiques... Me Simard est attachée aux politiques, à l'Union des municipalités du Québec. M. Mercier.

**M. Mercier (Ralph):** Alors, Mme la ministre des Transports, Mme Boulet, M. le Président de la commission, M. Bergman, et Mmes et MM. les députés. M. Gascon ayant présenté la table qui est devant vous, je n'aurai pas besoin bien sûr de procéder à cette particularité.

Mais, avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais rappeler, pour celles et ceux qui sont peut-être moins familiers avec notre organisation, que l'Union des municipalités du Québec représente, depuis 88 ans, les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. À la fois expression de la diversité et de la solidarité municipales et interlocutrice privilégiée auprès de ses partenaires, l'UMQ est un regroupement municipal qui favorise l'entraide dans l'ensemble du milieu, d'abord en soutenant la prise en charge de son action au plan régional par ses 17 caucus régionaux, mais aussi en permettant à ses membres de travailler sur la base de leurs affinités et d'avoir une voix sur toutes les instances politiques et dirigeantes. La structure de l'UMQ, par ses caucus d'affinité, est le reflet de la mosaïque municipale québécoise, avec ses communautés métropolitaines, ses grandes villes, ses villes d'agglomération, ses municipalités de centralité, ses municipalités locales et ses municipalités régionales de comté.

D'entrée de jeu, l'Union des municipalités du Québec remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre de présenter son point de vue dans le cadre des consultations sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude.

L'union se réjouit du dépôt de ce projet de loi, puisqu'il donne suite rapidement au premier rapport de recommandations que la Table québécoise de la sécurité routière a rendu public en juillet dernier. L'UMQ est un membre actif de cette table depuis sa création, en décembre 2005. D'ailleurs, l'union profite de l'occasion du présent mémoire pour remercier la ministre des Transports, Mme Julie Boulet, de l'avoir invitée à participer à cette table qui constitue un forum permanent d'échange et de discussion réunissant les partenaires concernés par la sécurité routière.

La question de la sécurité routière est un enjeu important pour les municipalités, qui ont comme préoccupation constante d'offrir un cadre de vie sécuritaire à leurs citoyennes et citoyens. Elles ont par ailleurs la responsabilité de 80 % — je dis bien 80 % — de l'ensemble du réseau routier québécois. Les mesures prévues dans le projet de loi n° 42 traduisent le sentiment partagé par les municipalités qu'il faut agir rapidement pour sauver des vies, réduire les traumatismes et améliorer le bilan routier alarmant du Québec. Son amélioration passe par un changement de comportement des usagers de la route, qui devront réduire leur vitesse, surtout sur le réseau routier municipal.

Dans ce contexte, l'UMQ donne son appui aux mesures plus sévères en matière d'alcool au volant et d'excès de vitesse. Elle salue notamment les dispositions

qui visent à doubler les amendes prévues au Code de la sécurité routière et le nombre de points d'inaptitude pour plusieurs infractions. L'union préconise également, en plus de ces mesures, une promotion de la sécurité routière basée sur la sensibilisation et l'éducation des conducteurs.

La position de l'UMQ à l'égard du projet de loi n° 42 s'articule autour de 11 recommandations. J'informe les membres de cette commission que l'Association des directeurs généraux des municipalités du Québec a signifié par écrit au président de la Commission des transports et de l'environnement, M. Bergman, qu'elle appuie l'ensemble des recommandations contenues dans notre mémoire.

J'inviterai maintenant M. Marc Gascon, deuxième vice-président de l'UMQ et président de la Commission de l'aménagement et des transports, à vous présenter nos principaux commentaires. Merci.

**Le Président (M. Bergman):** M. Gascon.

**M. Gascon (Marc):** Merci, M. le Président. Mme la ministre, Mmes et MM. les députés. Donc, l'union donne son appui aux différents moyens que le projet de loi met en place pour réduire les accidents, dont les radars photo et les caméras au feu rouge. Toutefois, l'UMQ demande des amendements concernant les dispositions qui encadrent l'utilisation de ces appareils, car celles-ci ne tiennent pas compte des recommandations du monde municipal et surtout des compétences et des besoins des municipalités. À notre avis, ces appareils doivent pouvoir relever de la gestion des municipalités qui le demanderont. Les besoins sont sur les routes municipales. Les municipalités ont déjà la compétence et l'expertise pour gérer ces appareils.

Pour les municipalités, le contrôle de la vitesse est un enjeu majeur, particulièrement dans les quartiers résidentiels. D'ailleurs, les statistiques démontrent que 65 % de tous les accidents se produisent sur le réseau municipal. Il faut donc convenir que c'est sur ce réseau que doivent être installés les radars photo et les caméras au feu rouge si on veut atteindre des résultats tangibles. Les accidents et les tragédies causés par les excès de vitesse se produisent trop souvent dans des quartiers résidentiels, là où les citoyens s'attendent pourtant à une plus grande sécurité.

Concernant plus spécifiquement le radar photo, l'union appuie depuis plusieurs années la mise en place de cet appareil, mais elle a également demandé que le gouvernement donne aux municipalités la latitude nécessaire pour réglementer son usage sur leur territoire. Dans son rapport, la Table québécoise de la sécurité routière rejoint la position de l'UMQ en mentionnant qu'il faut agir en priorité à des endroits bien circonscrits, là où il y a des concentrations d'accidents, et que la réussite des mesures dépendra du niveau de concertation de tous les acteurs, dont les municipalités et les corps de police. Une des recommandations de la table est aussi à l'effet que la mise en place du projet pilote sur le radar photo doit tenir compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que la mise en oeuvre considère l'ensemble des enjeux et des préoccupations émis par les membres de la table.

● (16 h 20) ●

Or, les dispositions qu'on retrouve dans le projet de loi n° 42 sur la structure et les conditions de mise en

place des radars photo font en sorte d'ignorer la position défendue à plusieurs reprises par le milieu municipal. Selon ces dispositions, les municipalités n'auraient aucun pouvoir pour installer des radars photo, alors que ce sont sur leurs routes et sur leurs rues que se situent les plus grands besoins. De plus, elles ne pourraient agir comme poursuivantes pour une infraction constatée par un radar photo, même si celle-ci était commise sur des routes municipales, ce qui déroge à la norme actuelle.

C'est à ce chapitre que l'union a des amendements à proposer à la commission. Le projet de loi prévoit les deux possibilités suivantes: la gestion des radars photo par les municipalités qui le demandent et la gestion des radars photo par le ministère des Transports sur les routes municipales. D'une part, l'encadrement légal proposé au projet de loi doit être modifié pour permettre aux municipalités qui le souhaitent de gérer les photoradars sur leur territoire.

En ce sens, l'article 67 du projet de loi, qui indique que le ministère des Transports et le ministre de la Sécurité publique peuvent tenir compte des demandes exprimées par les municipalités, est bien insuffisant. Le projet de loi doit donner aux municipalités la pleine capacité de gérer les radars photo sur leur territoire si on veut réduire les excès de vitesse qui causent le plus d'accidents. Le projet de loi doit donc plutôt indiquer que les municipalités qui le demandent pourront gérer les radars photo selon certaines conditions édictées par le gouvernement. Donc, pour favoriser l'utilisation des radars photo par les municipalités, les conditions à respecter devraient être les suivantes:

D'abord, l'adoption d'une résolution par la municipalité intéressée;

Une utilisation d'appareils approuvés par le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique;

Les coûts des appareils et de l'exploitation assumés par la municipalité;

L'adoption par la municipalité d'un plan de signalisation des sites et information aux citoyens;

La municipalité agit comme poursuivante;

Le traitement des constats d'infraction est sous la responsabilité de la cour municipale, si existante, tant au niveau des émissions que de la signification des constats, tenue des procès et exécution des jugements;

Les amendes et les frais perçus sont conservés par la municipalité, mais, pour ce qui est des amendes, elles devront être investies dans de nouvelles mesures de sécurité routière, dont des mesures de correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents et des mesures d'apaisement de la circulation. À cet égard, la municipalité devra procéder à une reddition de comptes auprès du gouvernement.

Pour rencontrer ces conditions, bien, l'article 62 du projet de loi doit être retiré. D'ailleurs, l'union comprend mal l'introduction de cet article au projet de loi, qui vient retirer aux municipalités le pouvoir d'agir comme poursuivantes pour ce type d'infraction et, par la même occasion, les compétences qu'elles possèdent déjà en vertu des lois actuelles.

Le Code de la sécurité routière donne pleine et entière compétence aux municipalités en matière de sécurité routière. Il prévoit qu'une poursuite pénale pour une infraction en matière de sécurité routière peut être intentée par une municipalité lorsque l'infraction est commise sur

son territoire évidemment. Le code prévoit également que, dans ces cas, la poursuite peut être intentée devant la cour municipale compétente.

Donc, en matière de sécurité routière, l'ensemble des municipalités traitent près de 3 millions de constats d'infraction par année via les cours municipales, soit environ six fois plus que le ministère de la Justice. Cette décentralisation doit être maintenue pour les infractions relatives aux excès de vitesse constatés par radar photo.

Lorsque les infractions sont commises sur des routes municipales, on ne peut mettre en doute le fait que les municipalités ont l'expertise en matière de sécurité et qu'elles ont toute la compétence pour agir comme poursuivantes. On ne doit pas faire exception pour les excès de vitesse qui seront constatés par les radars photo. Certes, il peut se présenter des problématiques particulières, puisqu'il s'agira d'un nouvel outil, mais ce n'est pas en centralisant tous les constats entre les mains des policiers de la Sûreté du Québec et des fonctionnaires du ministère de la Justice qu'on sera plus en mesure d'y remédier, bien au contraire. Comme les corps de police et les cours municipales ont la compétence, il faut privilégier la décentralisation et le partage d'information entre tous les intervenants.

De plus, le maintien de la décentralisation de la gestion des infractions dans les municipalités permettra de les traiter à meilleur coût et dans des délais plus rapides. En bout de piste, ce sont les citoyens qui bénéficieront de cette décentralisation en profitant d'une justice de proximité mieux adaptée à leurs besoins.

D'autre part, l'encadrement légal doit aussi être modifié lorsque c'est le ministère des Transports qui aura la gestion des radars photo. D'une part, parmi les sites qui seront choisis par le gouvernement pour installer les radars photo, les routes municipales devront être privilégiées, puisqu'il a été démontré que ce sont sur ces routes que l'on retrouve la grande majorité des excès de vitesse qui causent des accidents. Avec quelques adaptations, des conditions semblables à celles posées lorsque la gestion des radars photo relève de la municipalité devraient s'appliquer. Donc, l'union demande également au gouvernement d'être consultée sur les sites d'implantation des radars photo et de participer à tout comité technique qui serait chargé de cette question.

L'union ajoute qu'en plus de ces nouveaux moyens de contrôle le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique ne doivent pas négliger de tenir des campagnes de promotion basées sur la sensibilisation et l'éducation des conducteurs. Cette complémentarité est importante pour atteindre les objectifs visés.

Comme nous l'avons mentionné, l'union appuie l'utilisation des caméras au feu rouge pour réduire les infractions de non-respect des feux de circulation. Mais, comme pour les radars photo, elle est d'avis que celles-ci doivent être utilisées en plus des méthodes traditionnelles de contrôle par les services policiers et d'une campagne de promotion en matière de sécurité routière. Aussi, la mise en place du projet pilote pour les caméras au feu rouge doit respecter la même logique que celle décrite précédemment pour les radars photo, et ce, pour des raisons similaires.

Enfin, dans un autre cadre d'idées, l'union souhaiterait soumettre à l'attention de la commission que le Code de procédure pénale prévoit que, lorsqu'un

conducteur a moins de 18 ans, aucune amende dont il est passible ne peut excéder 100 \$. Dans le contexte actuel, le gouvernement ne devrait-il pas étendre sa réflexion sur l'opportunité de hausser ce maximum? De plus en plus de jeunes de moins de 18 ans conduisent un véhicule. De plus, les jeunes sont surreprésentés dans les infractions et les accidents sur rue et sur la route. On peut se poser la question: Pourquoi les jeunes âgés de 16 et 17 ans ne reçoivent-ils pas le même montant d'amende que les adultes? S'ils sont suffisamment adultes pour conduire un véhicule, ne mériteraient-ils pas aussi des amendes égales à celles que reçoivent les adultes lorsqu'ils commettent des infractions au Code de la sécurité routière?

En conclusion, pour l'UMQ, même si des progrès énormes en sécurité routière ont été réalisés à ce jour, il reste beaucoup à faire collectivement pour améliorer davantage le bilan routier, et c'est seulement avec la collaboration des municipalités que le gouvernement pourra y parvenir. Les municipalités sont des acteurs importants et incontournables en matière de sécurité routière sur leur territoire et elles possèdent les outils nécessaires pour collaborer avec le gouvernement à la mise en place de toutes les nouvelles mesures qui sont prévues, dont notamment l'utilisation de radars photo et de caméras au feu rouge.

En terminant, l'union appuie l'adoption des mesures les plus sévères pour contrer l'alcool au volant et les excès de vitesse et propose des amendements pour bonifier le projet de loi. L'union préconise également, en plus de ces mesures, une promotion de la sécurité routière basée sur la sensibilisation et l'éducation des conducteurs. Voilà l'essentiel de la réflexion de l'union à l'égard du projet de loi n° 42. Nous vous remercions de votre attention.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le maire. Avant de donner la parole à Mme la ministre, le député de Prévost vient de nous joindre. Vous n'êtes ni membre ni été nommé comme remplaçant ce matin. Est-ce qu'on a le consentement des membres de la commission pour que le député de Prévost participe aux débats cet après-midi?

**M. Ouimet:** Nous avons une belle harmonie au sein de la commission, M. le Président. Alors, ça va nous faire plaisir d'accueillir notre collègue député de Prévost et lui permettre de poser des questions.

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

**M. Deslières:** Ça va, ça va.

**Le Président (M. Bergman):** Consentement?

**Des voix:** Oui.

**Le Président (M. Bergman):** Je souhaite ainsi aussi la bienvenue au député d'Abitibi-Ouest qui nous joint cet après-midi. Bienvenue.

**M. Gendron:** Merci, M. le Président.

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

**Mme Boulet:** Alors, M. Gascon, M. Mercier, Mme Simard, merci beaucoup d'être avec nous. M. Gascon,

ça me fait plaisir de vous revoir, dans un contexte totalement différent par contre...

**M. Gascon (Marc):** ...différent, voilà.

**Mme Boulet:** ...mais tout aussi intéressant.

**M. Gascon (Marc):** Comme quoi on est polyvalent.

● (16 h 30) ●

**Mme Boulet:** Bien, en fait, vous êtes très impliqué; ça, c'est clair. Alors, évidemment, vous êtes là pour représenter l'Union des municipalités du Québec. Donc, c'est beaucoup de citoyens au Québec, ce sont de grandes villes qui sont des partenaires, vous l'avez si bien dit, des partenaires incontournables de sécurité routière au Québec.

Moi, j'aimerais vous entendre, dans un premier temps, M. Gascon ou M. Mercier, parce que, vous savez, au départ on avait proposé des projets pilotes, on avait dit... bon, pour aller tester l'acceptabilité sociale de ces mesures-là, des photoradars, qui... Tantôt, peut-être, François pourra faire le tour. Mais, de toutes les organisations ou les associations que nous avons reçues en commission parlementaire, la majorité d'entre elles sont d'accord avec le fait qu'on essaie ce genre d'outil là, qui est complémentaire au travail des policiers, qui assurément va nous permettre de faire un gain appréciable en termes de rendement ou de chiffres au niveau de la sécurité routière.

Maintenant, ce que je veux savoir... C'est qu'au départ on avait dit peut-être une quinzaine d'endroits. Donc, on parlait de trois photoradars, deux caméras feu rouge dans trois régions du Québec, ce qui fait à peu près 15 sites. Maintenant, on reçoit aujourd'hui... Vous êtes là. Ce matin, juste avant vous, on a eu la ville de Montréal également. Et je suis convaincue que, dans vos grandes villes, il y a d'autres villes aussi qui manifestent cet intérêt-là. Les villes veulent avoir cette possibilité-là de s'inscrire et d'avoir de tels outils, de pouvoir déployer de tels outils sur leur réseau routier municipal.

J'aimerais vous entendre, M. Gascon. Est-ce que ça semble être la volonté, là, des gens que vous représentez? En ayant toujours un cadre très rigoureux, là. On ne mettra pas ça n'importe où, puis ce n'est pas là pour piéger les gens. L'argent va toujours retourner aux municipalités, l'argent va retourner en mesures de sécurité routière. Mais ça semble être une volonté, chacun dans leurs municipalités respectives de vos grandes villes, de pouvoir utiliser cet outil-là qui pourrait leur donner un coup de main également sur leurs réseaux.

**M. Gascon (Marc):** Oui. Alors, Mme la ministre, comme vous le savez, d'abord, l'Union des municipalités, un des éléments les plus importants en ce qui a trait à ses membres au niveau des villes, c'est qu'on respecte d'abord l'autonomie des municipalités et, dans un premier temps, évidemment leur volonté d'avoir ou ne pas avoir de tels outils, ou de prendre... bon, ou de les rejeter. Mais ce qui est important et ce qu'on ressent, c'est qu'à la grandeur du Québec on a une problématique de vitesse, on a une problématique au niveau justement des viols des feux rouge en particulier, et on a beau faire des interventions avec nos corps policiers, ça nous prend, je pense, des outils supplémentaires. Et, dans la mesure où

il y aura, je pense, à la disposition des municipalités, pas n'importe où, pas n'importe comment évidemment parce qu'il faut que ce soit bien encadré, et on pense aussi qu'il faut aussi avertir la population, là...

S'il y a des photoradars, évidemment, il y aura une signalisation en conséquence également, parce que je pense qu'il faut sensibiliser aussi les citoyens, à tout le moins dans un premier temps. Écoutez, il faut être transparent dans la mise en application de ces nouveaux outils. Mais, dans la mesure où les villes le souhaitent, d'avoir, d'utiliser ces outils-là, oui, évidemment, il y a, je pense, un certain consensus au sein de l'union que les municipalités souhaitent utiliser ces nouveaux outils là mis à leur disposition.

**Mme Boulet:** O.K. Puis, si je comprends bien, M. Gascon, vous aimeriez que ce soit une gestion municipale, donc géré par vos cours municipales, au lieu d'être une gestion centralisée pour tout le Québec? Vous aimeriez que chaque municipalité soit responsable de la gestion de ces appareils-là qui pourraient être déployés sur son territoire?

**M. Gascon (Marc):** Oui, tout à fait, parce que, écoutez, depuis toujours, c'est la responsabilité des municipalités de gérer sur leur territoire... évidemment, on ne parle pas des autoroutes ou des grandes routes provinciales, mais sur leur territoire... La gestion justement de la sécurité routière leur appartient, ça fait partie de leur mandat, d'autant plus qu'on est équipés, tant sur le plan policier que sur la plan de la gestion de la justice, à travers les cours municipales, à travers les procureurs municipaux, qui font aussi appliquer la justice du Code de la route. Or, dans le contexte, nous sommes déjà équipés pour justement gérer ces questions-là, et je pense qu'il serait utile que ça puisse continuer de l'être.

Évidemment, on comprend que ce sont de nouveaux outils, que somme toute il y a peut-être des sommes d'argent qui forcément, à cause des amendes qui pourraient en émaner... On est bien conscients qu'il y a quelque chose d'important de ce côté-là. Et ce qu'on dit, c'est qu'il ne s'agit pas de prendre ces argents-là non plus simplement pour aller enrichir les caisses des fonds municipaux, là, bien que ça pourrait être intéressant, mais ce n'est pas là l'objectif, l'objectif étant justement de créer un fonds spécial justement pour mettre en place justement des interventions sur le territoire qui pourraient amener justement à faire, comme on dit en latin, là, du «trafic calming» ou bien d'autres types d'interventions qui vont faire en sorte de gérer les questions beaucoup plus sensibles sur le territoire.

Alors, dans le contexte, je pense que, oui, effectivement, le monde municipal se réjouit d'avoir la possibilité d'avoir de nouveaux outils mais veut en être justement... avec évidemment les ententes avec les partenaires, l'autorisation de gérer et de disposer de ces outils-là pour faire une meilleure gestion de la vitesse sur son territoire.

**Mme Boulet:** Mon autre question. M. Gascon, vous avez entendu la ville de Montréal tantôt réclamer, là, une diminution de la vitesse de 50 km/h à 40 km/h dans les municipalités. Notamment, elle, elle le demande pour son territoire. Est-ce que vous pensez que c'est quelque chose qui intéresse vos grandes villes? Est-ce que c'est un élément qui peut être...

**M. Gascon (Marc):** Écoutez, nous, en ce qui nous concerne, de façon générale, ce qu'on remarque, c'est que, le 50 km, on est plus de l'option du statu quo en se disant que, d'entrée de jeu, si le 50 km était, à toutes fins pratiques, respecté, je pense que ça pourrait... Je pense que c'est la bonne donne, et on devrait garder le statu quo. C'est ce vers quoi, nous, on privilégie... ce qu'on privilégie comme orientation.

Cependant, écoutez, évidemment, il y a toujours une question de latitude à travers l'application. Lorsqu'on est des policiers, comme on ne peut pas jamais arriver avec un radar qui fait 50 km pile et puis l'odomètre de votre voiture en fait 51, bien, dans le fond, il y a toute une latitude, toujours une certaine latitude, un droit de gérance, que je pourrais dire, là, auprès des policiers. Cependant, si on avait à faire en sorte de gérer correctement le 50 km/h, je pense que ça pourrait être intéressant.

D'autant plus que c'est assez particulier parce qu'on sent de plus en plus des municipalités qui sont tentées d'appliquer du 30 km/h à la grandeur de leur municipalité. Dépendamment de la grandeur de la municipalité, ça va bien quand tu es un tout petit territoire. Pour un citoyen qui a à aller à son centre-ville, si c'est un tout petit territoire, c'est intéressant. Mais imaginez-vous une ville qui est le moins une grande superficie, puis je peux prendre la ville de Saint-Jérôme en exemple, qui est 90 km<sup>2</sup> de territoire, bien celui qui est dans la rang Saint-Camille en haut, pour se rendre au centre-ville, ça va lui prendre de 40 à 45 minutes pour la même ville, à 30 km/h.

Alors, on comprend que, je pense, il y a, je pense, une limite intéressante. Vous pouvez le constater vous-mêmes, chacun d'entre vous, lorsque vous roulez avec vos propres automobiles, si vous roulez à 50 km/h, c'est une limite qu'on considère, je pense, correcte, intéressante et normale. 40 km/h... Juste faire appliquer le 30 km/h dans les zones scolaires... Je pense que c'est très important, là, que, les gens, dans les zones scolaires, on garde le 30 km/h. Vous pouvez constater à quel point c'est difficile de gérer le 30 km/h seulement pour les zones scolaires, alors, imaginez-vous, gérer du 40 km/h dans une municipalité, écoutez...

**M. Ouimet:** ...vous interrompre. Le temps file rapidement. Vous êtes parti sur une envolée, puis notre enveloppe va disparaître.

**M. Gascon (Marc):** Je vous en prie. Voilà. D'accord. Excusez-moi.

**Mme Boulet:** M. Gascon, une dernière petite question, je vais laisser la place à mes collègues. Vous êtes les premiers qui nous apportent ça, là, qui nous apportent cet élément-là, de revoir l'amende maximale pour les mineurs. Alors là, vous nous demandez de toucher un gros morceau, à un acquis social important et quelque chose qui a toujours été justifié par le fait que les gens n'ont pas nécessairement d'argent et que, si on demande 1 000 \$ au lieu 100 \$, qu'à quelque part on pénalise les parents de ces jeunes qui sont en infraction. Alors, je voudrais juste que vous me donniez votre idée là-dessus, là, parce que c'est un élément nouveau. Il n'y a pas personne qui nous a sorti cet élément-là au cours des consultations.

**M. Gascon (Marc):** Écoutez, évidemment, ce qu'on constate sur les routes et dans la majorité des grands accidents, ou des dommages, ou des problématiques de vitesse, on constate souvent que ce sont aussi une grande partie des jeunes qui sont fautifs sur la question des infractions en ce genre. Et, en matière d'éducation et d'information, moi, je pense qu'on a tort de dire aux jeunes: Bien, écoute, toi, pendant que tu vas être jeune, là, tu peux en profiter dans le fond, tu peux rouler un peu plus parce que, les infractions que tu vas commettre, bien l'amende que tu vas recevoir va être réduite. C'est pratiquement un signal, une autorisation de dire: Regarde, tu as un permis de rouler plus vite ou de passer ta jeunesse à faire quelques folies parce qu'au bout du compte ton amende, elle va être réduite.

Moi, je pense que la façon de... Si les jeunes sont assez grands et assez autonomes pour avoir un permis de conduire — le même permis de conduire, soit dit en passant, qu'un adulte, hein, qui doit respecter les mêmes, mêmes règles, les mêmes feux rouges, les mêmes limites de vitesse — bien ils sont aussi, je pense, capables de comprendre qu'un excès de vitesse ou une problématique particulière, si c'est vrai pour un adulte, c'est vrai pour tout le monde. Il n'y a pas de citoyen de seconde zone au Québec, et puis, si tu fais une infraction, bien tu as droit aux mêmes services, donc aux mêmes amendes.

**Mme Boulet:** Alors, je vais laisser la parole...

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

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Deux minutes? Non?

**Le Président (M. Bergman):** Un peu plus.

**M. Ouellette:** Merci. Je lisais votre mémoire à la page 9... Bien, d'entrée de jeu, bonjour, messieurs, bonjour, madame. M. Gascon, pareil comme si vous aviez couché à Québec les trois derniers jours, là, on vous voit régulièrement...

**M. Gascon (Marc):** ...

● (16 h 40) ●

**M. Ouellette:** O.K. Je lisais votre mémoire à la page 9. Ça m'avait fait sursauter un peu — vous avez donné quelques explications — quand, dans le milieu de la page, vous mentionnez que ce n'était «pas en centralisant tous les constats entre les mains des policiers de la Sûreté du Québec et des fonctionnaires du ministère de la Justice qu'on [serait] en mesure d'y remédier, bien au contraire». J'ai eu une perception différente de ce que vous avez expliqué, là. Puis juste à la lecture du mémoire... Et, Dieu merci!, vous m'avez rassuré de la façon que vous avez donné votre explication. Quand on a pensé à centraliser, c'est dans un but d'économie de coûts. Si on décentralise localement l'administration de tout ça, on pense que ça peut effectivement coûter plus cher. Je ne sais pas si vous avez une...

**M. Gascon (Marc):** Nous, on a l'avis... bien, enfin, l'avis contraire dans le sens où ça fait partie de notre quotidien, dans le monde municipal, de donner des

contraventions sur notre territoire, lorsque les gens font de la vitesse, et de gérer ces questions-là à même les cours municipales, qui sont mises en place, entre autres, pour gérer ces questions-là. À la Cour du Québec, on comprend le processus judiciaire, mais, si, demain matin, il fallait aller gérer des problèmes d'infraction au Code de la route à la Cour du Québec, je peux vous dire que, les cours, on n'a pas fini d'être embourbés puis de gérer un certain nombre de questions de cette nature. Les cours municipales, ça fait partie de leur quotidien justement de gérer les infractions. Donc, on pense que, là comme ailleurs dans les autres types d'infraction, les cours municipales sont tout à fait bien organisées et bien structurées pour être capables de répondre à ces questions-là. On pense au contraire que, nous, les juges des cours municipales, ce n'est pas les juges qui sont d'abord payés les plus cher, c'est des structures relativement légères, et on est capables de justement faire en sorte que le débit des questions d'infraction pourrait être géré de façon assez rapide et peu coûteuse.

**M. Ouellette:** M. le Président, est-ce qu'il est dans les vus des municipalités que vous représentez... Il y a un système de gestion informatisé à la ville de Montréal, là, qui est très avant-gardiste. Est-ce qu'il est dans les vus des villes que vous représentez d'utiliser le même système, ou vous allez vous en remettre à ce qui se fait dans vos municipalités respectives dans le cas où on acquiescerait à votre demande?

**M. Gascon (Marc):** Écoutez, pour le moment, encore une fois, on parle toujours d'autonomie municipale, c'est toujours les municipalités qui décident des investissements à y avoir, que ce soit en matière des cours municipales comme en d'autres matières. Mais il faut faire confiance au monde municipal, qui habituellement a tendance à être bien équipé et bien organisé pour gérer l'ensemble des questions qui le préoccupent. Alors, dans le même contexte, je pense que les cours municipales, si besoin se fait sentir d'améliorer les questions informatisées de la gestion de la justice, je pense que le problème ne se présentera pas, là, ça devrait normalement bien s'organiser.

**M. Ouellette:** Merci.

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

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Donc, bienvenue à vous, MM. Mercier, Gascon et Mme Simard, et merci de vous être déplacés — à nouveau, dans le cas de M. Gascon. Après avoir parlé de véhicules écologiques, vous voulez parler d'instruments écologiques pour gérer les infractions. Ma question à l'égard de l'Union des municipalités ou vous personnellement: Est-ce que vous avez fait l'évaluation de la mesure que vous voulez profiter en termes de coûts et en termes de gestion? Est-ce que vous savez comment ça vaut, un photoradar, puis comment ça va coûter, l'opérer, puis comment ça va rapporter en termes d'argent consacré à la sécurité routière, là, dans la municipalité? Mais est-ce que vous avez une évaluation des coûts?

**M. Gascon (Marc):** Non, c'est ça, bien, on n'a pas d'évaluation des coûts à proprement parler parce

que, dépendamment des choix de type de radars qu'on aura à mettre en place et à choisir... Ça, ce n'est pas défini encore. Donc, on ne s'est pas... on n'a pas ces éléments-là en main, là.

**M. Gingras:** Les coûts que nous a donnés le gouvernement, les coûts préliminaires, on parle de 270 000 \$ pour un appareil fixe et 170 000 \$ pour un appareil mobile. C'est les coûts qu'ils nous ont transmis. Maintenant, sur un projet pilote et avec un investissement... Et ça, c'était pour une période uniquement de 18 mois, les coûts de location et d'installation, d'entretien durant cette période-là. Et ça me semblait des coûts extrêmement élevés, qui seraient amortis par l'amende imposée aux citoyens, donc. Et la gestion de toute cette... Donc, vous me dites: Les municipalités veulent gérer. Mais effectivement il va y avoir des coûts, là, à tout ça.

**M. Gascon (Marc):** Bien, évidemment, vous comprendrez que le monde municipal est habitué, là aussi. Lorsqu'il faut mettre en place des choses, il y a toujours des coûts. C'est la vie, quoi, hein? Donc, on n'a pas le choix. Toute nouvelle implantation d'un nouveau système, que ce soit un système informatique ou autre, hein, à chaque fois qu'on veut bouger quelque chose dans quelque gestion publique que ce soit, il y a des coûts, évidemment. Mais, bon, l'idée n'a jamais été, il faut bien se comprendre, pour le monde municipal, d'implanter des radars photo. Ce n'est pas un piège pour les citoyens. Ce n'est pas ça, l'idée. C'est que, dans une situation où il y a une problématique tellement grave ou tellement pointue qu'il faille, je pense, aller encore plus loin, là où la police ne suffit pas, là où les interventions ne suffisent pas, au moment où il faut intervenir davantage, bien là, écoutez, oui, il y aura des coûts. Mais effectivement les amendes aideront à amortir les coûts d'investissement.

Pour revenir aussi sur la question du 18 mois, en fait, bon, nous, ce qu'on lit dans le projet de loi, et on peut faire erreur, mais on a vu un projet minimum de 18 mois. Ce qu'il serait intéressant de savoir par contre, c'est — ça, un minimum, ça va: Le maximum va jusqu'où? Dans le sens où il faudra évidemment aller encore plus loin dans la réflexion puis d'être capable de dire aux municipalités et aux partenaires c'est quoi, les vraies intentions, là.

**M. Gingras:** Ce que je comprends de votre réaction, de vos commentaires, c'est qu'effectivement à la lumière — nous aussi — de la lecture, ce n'était pas tout à fait clair. Au départ, c'était ouvert pour 15 appareils, après ça c'était ouvert pour les appareils aux municipalités et après ça... On peut rire, mais c'est ma perception, à la lecture de cet élément-là, et je vois que la perception est partagée par des municipalités aussi. Ce que je m'aperçois, c'est qu'effectivement on n'a pas tous la même perception de ce que le législateur veut nous transmettre comme projet pilote.

Et encore, au niveau de perception, la ministre nous disait: Ce seront des appareils pour les sites accidentogènes, uniquement aux endroits où les policiers ne peuvent pas sécuritairement s'installer, ça ne remplace pas les policiers. Donc, il y avait une perception de risque, il y avait une perception du projet pilote très limité dans le temps, à uniquement 15 sites. Donc, je me dis: Il va falloir effectivement préciser l'intention ministérielle à cet égard.

Ceci étant dit, ce qui m'amène à une autre question au niveau d'une urgentologue de l'Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme — donc, c'est chez vous, M. le maire — qui effectivement... Et je vais faire la même remarque que j'ai faite précédemment à l'autre groupe, pour être sûr d'être bien compris des gens d'en face, où je disais: La plupart des gens qui ont participé au comité sur la sécurité routière de M. De Koninck ont fait des recommandations à l'égard de la baisse du taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05, ont fait des recommandations, cinq recommandations, qui ne sont pas du tout celle de réduire le taux d'alcoolémie, mais bien des mesures différentes — si tu me les sors, je vais pouvoir les dire — qui sont les suivantes.

**Une voix: ...**

● (16 h 50) ●

**M. Gingras:** C'est bien correct. Je recommande. Ceci étant dit, donc, les six mesures étaient: de demander aux poursuivants publics d'être plus sévères dans leurs recommandations devant les tribunaux pour les peines qui s'appliquent aux récidivistes de l'alcool et aux demandes de remise en liberté; d'augmenter la perception du risque d'être intercepté; d'accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies; de rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies; d'accroître la sévérité des sanctions liées à la conduite avec les capacités affaiblies; et de demander à Transports Canada d'étudier la possibilité d'inscrire l'antidémarrage éthylométrique dans les normes de sécurité pour la construction des véhicules routiers vendus au Canada.

Donc, les gens ont travaillé, 41 organismes, qui ont travaillé pendant 18 mois, qui ont fait 10 rencontres générales et qui accouchent de ces recommandations-là. Et aujourd'hui ces gens-là de la table, qui étaient sur la table, viennent nous voir en nous disant: Bien, le 0,05, là, c'est une mesure qui est assez exceptionnelle. Alors, je voudrais juste savoir pourquoi vous ne l'avez pas recommandée, pourquoi vous ne vous êtes pas entendus à la table et qu'aujourd'hui les gens qui sont venus, qui ont participé à la table... Ce n'est pas une question piège, là. Juste pour essayer de comprendre pourquoi que ça n'a pas été dans les recommandations puis aujourd'hui on vient dire que c'est une mesure exceptionnelle.

**M. Gascon (Marc):** Écoutez, nous, ce qu'on dit par rapport à toutes les... c'est que toute mesure visant à réduire les accidents sur nos routes sont les bienvenues. Alors, on ne sera pas là pour dicter, à l'Union des municipalités, dicter la bonne mesure ou laquelle... Je pense que c'est au législateur d'évaluer et de regarder la question. Mais, en ce qui nous concerne, toute mesure qui va faire en sorte de justement gérer l'alcoolémie au volant et de faire qu'il y en ait de moins en moins, bien c'est ce à quoi on applaudit et ce à quoi on veut justement faire en sorte que toutes les mesures qui seront prises en ce sens seront les bienvenues.

Il faut quand même voir à quel point, pour l'avoir vécu — parce que, bon, vous m'avez interpellé sur la municipalité tantôt — à quel point l'alcool au volant... On a eu un petit Michaël Desbiens, justement, cet été, qui a été mortellement frappé par une voiture, en pleine soirée d'été, par quelqu'un justement qui conduisait un

véhicule sous l'effet de l'alcool. Il faut voir les ravages, tant dans la communauté que dans la famille propre, que ça crée lorsque ces gens-là justement... Parce que tu as un sentiment de te faire voler une vie. Bon, ce n'est jamais drôle évidemment, mais c'est d'une injustice particulière parce que... Ça ne veut pas dire qu'il n'y aurait pas eu d'accident, évidemment. Mais l'incidence nous amène à penser qu'il faut faire en sorte justement que tous les moyens possibles de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'alcool au volant, de trouver des solutions les plus probantes pour sécuriser nos routes, bien sont les bienvenus.

**M. Gingras:** Donc, je comprends que ça n'a pas fait consensus puis c'est une mesure que vous accueillez favorablement de votre côté. Dans le cas... Et je vous cite l'urgentologue de Saint-Jérôme, donc de l'hôpital Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme, qui, comme urgentologue, Catherine De Montigny, ne croit pas à l'efficacité de la réduction du taux d'alcoolémie. Et elle dit: Ce ne sont pas «les gens qui ont bu deux verres [...] qui causent des accidents mortels, mais ceux qui se foutent complètement de la consommation». Autrement dit, au Québec, ici, on a adopté... Et vous l'avez entendu souvent, on boit avec modération, contrairement à d'autres pays où la culture de consommation n'est pas la même que chez nous. Et, dans ce cadre-là, ce n'est pas effectivement unanime comme mesure, et je comprends que ça n'a pas été une recommandation de la table. Je vais préserver les cinq minutes qui me restent, M. le Président.

**Le Président (M. Bergman):** Quatre minutes.

**M. Gingras:** Quatre minutes.

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

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. Mercier, M. Gascon, Mme Simard, bienvenue, toujours intéressant d'échanger et de vous entendre. M. Gascon, je saisis votre mémoire. Ce que vous nous dites: Notre union, nous avons de l'expertise, nous avons participé à à peu près tout ce qui peut exister de forums, de bureaux, de rencontres sur la question de la sécurité routière, et à ce titre nous voudrions être associés — j'essaie de clarifier les choses — à cette expérience pilote. Parce que, là, on parle... vous parlez dans le cadre d'une expérience pilote.

Hypothèse que les 15 sites... Parce qu'on ne les connaît pas encore, là. On va voir, au niveau de l'étude du projet de loi article par article, on va fouiller certains détails fort importants. Dans le cadre ou dans l'hypothèse où les 15 sites — on va parler des photoradars particulièrement, là — seraient uniquement sur le réseau national, c'est-à-dire sous la responsabilité du MTQ, malgré ce fait, nonobstant ce fait, vous voudriez, à cause de ce que je viens de dire, participer à la gestion, à la mise en place techniquement pour apporter vos lumières.

**M. Gascon (Marc):** Oui, je vous dirais, d'une part, on veut être partie prenante parce qu'ultimement, si évidemment on allait plus loin... vous me parlez d'un projet pilote, mais, si on allait plus loin, le monde municipal va être interpellé un jour ou l'autre, puisque... Et il ne faut pas oublier la chose suivante, comme je vous le

disais tantôt, c'est que la majorité des accidents ont lieu sur des territoires municipaux, sur des routes municipales, et particulièrement, souvent, dans des quartiers résidentiels. Alors, qu'on veuille mettre des photoradars sur l'autoroute 15 ou sur l'autoroute 40, écoutez, c'est intéressant, mais je ne pense pas que c'est là que le besoin ou l'urgence de faire de la modération au niveau de la vitesse soit le plus probant. Nous, on pense que... Et c'est là que, quand les citoyens viennent dans les conseils municipaux puis ils viennent nous dire: M. le maire, ça va trop vite, il y a des courses dans nos rues résidentielles — ça, c'est des jeunes du quartier, on se comprend, souvent — il faut faire des choses importantes pour réduire la vitesse, bien on va, un jour ou l'autre, être interpellés. Bien, pourquoi pas maintenant et le plus tôt possible, justement pour qu'on puisse faire partie de l'évolution dans le processus de ce qui pourrait se produire par la suite?

**M. Deslières:** Je vous ai bien saisi. Vous avez répondu à une question de Mme la ministre concernant les limites des vitesses dans les municipalités. Vous avez donné un peu votre position. M. Mercier, est-ce que, la ville de Québec, par rapport à ce qui est demandé à la ville de Montréal, est-ce que les décideurs politiques sont en réflexion, en demande pour avoir un peu ces mêmes diminutions de vitesse dans certains quartiers plutôt problématiques pour toutes sortes d'éléments?

**M. Mercier (Ralph):** Je vous affirme que, oui, ça a été soulevé au conseil municipal. Évidemment, les avis, ils sont partagés, mais encore une fois je pense que la réflexion est en cours à l'heure actuelle. Il reste à voir de quelle façon qu'une telle mesure pourrait être appliquée. Mais, vous savez, déjà, on a des endroits où il y a du 30 km, particulièrement dans des zones d'école, puis à certaines occasions c'est assez difficile évidemment de le contrôler. Il y a des plaintes comme de quoi que la vitesse excède évidemment cette limite. Et les policiers ne peuvent pas être partout non plus. Or, même dans les zones de 50, vous voyez les gens circuler à des vitesses incroyables et dans les quartiers résidentiels comme les artères évidemment principales.

Mais encore une fois, je pense, à mon avis, là, il y a des mesures à prendre. Il faut faire en sorte de sécuriser l'ensemble du public, faire en sorte aussi qu'on retrouve moins d'accidents qu'on en retrouve à l'heure actuelle, et surtout mortels. Je regarde, par exemple, dans le territoire de l'arrondissement Charlesbourg, depuis peu de temps, à l'intérieur d'une année, il y a eu au moins trois ou quatre décès, là, par rapport effectivement à des situations où la vitesse a été excédée. Alors, encore une fois, moi, je pense que, sur ce point — on revient quand même au photoradar, au cinémomètre — je pense qu'il y a lieu de considérer ça de façon très sérieuse à certains endroits spécifiques dans les territoires municipaux.

**M. Deslières:** Donc, si je comprends bien, M. Gascon... Puis je ne veux pas vous opposer pour vous piéger, là. C'est parce que je me suis entretenu avec d'autres maires qui, eux avec, voient d'un bon oeil une possibilité d'avoir ça dans leur coffre à outils, en disant: Écoutez, là, dans certains quartiers, c'est sûr qu'il faut avoir une panoplie de mesures, plus de policiers, puis, bon, etc., sauf que, dans certains cas, dans certaines

circonstances, ça pourrait aider d'avoir cette diminution de la vitesse. Puis je ne dis pas que c'est la panacée de tout, là. Parce que j'ai appris qu'en sécurité routière, là, il faut composer avec beaucoup de facteurs, beaucoup d'éléments sur le plan environnement routier, comportement humain, bon, etc. Mais, pour avoir parlé avec d'autres maires, là, ils disent: Moi, écoutez, moi, j'ai tendance à dire, si jamais on avait ça comme possibilité, moi, j'irais.

● (17 heures) ●

**M. Gascon (Marc):** Vous me permettez. Ça dépend de la stratégie qu'on veut adopter autour de ça. Il y a toujours, comme je vous disais tantôt, une certaine marge de manœuvre pour le policier au niveau de l'application d'une limite précise. Parce qu'évidemment, de statuer sur le 50 une fois pour toutes, dire: C'est 50, puis, à 51 km, vous avez une contravention, évidemment, hein, c'est aléatoire, c'est assez particulier.

Si on se dit par contre que... Puis c'est souvent ce que, la majorité des Québécois, on entend souvent, on a à peu près... Sur l'autoroute, si c'est à 100 km, on roule 115, 118, puis là on est à peu près correct, là, la police intervient à peu près au-delà d'une vingtaine de kilomètres. C'est peut-être ça qui est un peu la rumeur urbaine. Si on se dit: C'est parce qu'on a du 50 km, puis on va tolérer, on tolère jusqu'à 70, au bout du compte, le fait d'aller à 40, on va tolérer jusqu'à 60, est-ce que c'est ça, le message? Est-ce que c'est ça qu'on veut dire ou c'est ça, la stratégie? Si c'est ça, la stratégie, bien c'est différent de dire qu'on veut du 40 km, alors qu'on va tolérer du 60.

Si on dit: C'est 50 km/h, puis c'est 50 qu'on veut, avec les deux, trois ou quatre kilomètres d'écart potentiel, bien là ce sera clair. Mais déjà, si on fait appliquer du 50 km puis on dit: À 55, là, c'est la norme, bien vous êtes déjà plus sévère que du 40 où vous allez tolérer du 60. Moi, je pense encore une fois... Et c'est un peu dans la pratique où je pense que le chiffre 50 est encore un chiffre qui se vaut. Maintenant, si on veut donner la latitude à des municipalités de pouvoir légiférer sur leur territoire avec une limite moindre, bien, écoutez, c'est possible, et on ne s'objecte pas nécessairement à ça aussi. Je pense qu'encore une fois il y va peut-être de l'autonomie municipale, et de la gestion, et, je pense, de l'acceptation des citoyens en matière de tolérance à la vitesse aussi, là, de ce côté-là.

**M. Deslières:** Merci, M. Gascon. Une courte dernière question, puis elle va être très courte. Amende maximale pour les mineurs. Mme la ministre vous a répondu que vous souleviez pratiquement un problème de société, parce qu'il y a des conséquences à ça. Vous avez dit: Bon, bien, écoutez, ça ne peut pas excéder 100 \$. Vous aviez quoi en tête, exemple, comme montant?

**M. Gascon (Marc):** Bien, nous, ce qu'on a dit, c'est les mêmes normes...

**M. Deslières:** Les mêmes choses que...

**M. Gascon (Marc):** Que les adultes. Même chose.

**M. Deslières:** Merci. Mon collègue va avoir des questions.

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

**M. Ferland:** O.K. Merci.

**Des voix:** ...

**M. Ferland:** On n'a plus le même accent, on a perdu le... Dommage! Merci, M. le Président. M. Gascon, M. Mercier et Mme Simard, moi, j'ai pris connaissance de votre mémoire. Vous touchez des aspects, là, au niveau de l'amende pour les jeunes, photoradar, et ainsi de suite, mais vous n'avez pas parlé des autres éléments du projet de loi, comme l'utilisation du cellulaire, et ainsi de suite. On a entendu, et j'ai trouvé ça intéressant, aujourd'hui, vos collègues d'une autre organisation qui touche les... O.K.? Et vous avez des municipalités, l'UMQ, vous avez des membres partout au Québec, dans toutes les régions, dont chez nous, dans le nord, la municipalité de la Baie-James, dont les représentants, le maire est ici présent, aujourd'hui. Et je le salue, en passant. Et ils ont soulevé un point intéressant. Ils se prononçaient contre l'utilisation du cellulaire au volant, mais ils ont touché un aspect de sécurité qui n'avait pas été soulevé encore, et j'aimerais vous entendre là-dessus comme organisation.

On sait que, dans les régions éloignées ou dans des régions au Québec, que ce soit la Côte-Nord, l'Abitibi, ou peu importe, il y a des parties de territoire qui ne sont pas couvertes par des moyens de communication comme le cellulaire, ou autres. Et ils donnaient l'exemple d'un accident qui est arrivé sur la route 155, dans le comté de Mme la ministre. Il y a eu décès, et, s'il y avait eu peut-être le cellulaire ou si on avait pu avoir un moyen de communication, il y aurait eu moyen de contacter les urgences peut-être beaucoup plus rapidement.

Alors, est-ce que c'est quelque chose, au niveau de votre organisation, que vous avez regardé, que vous avez analysé? Parce que je pense que ça pourrait être intéressant. Je sais que c'est des compagnies privées qui font la desserte de la téléphonie cellulaire, mais est-ce que la loi pourrait prévoir ou, dans le projet de loi, il pourrait y avoir quelque chose où on pourrait couvrir le territoire québécois, ne fut-ce que pour l'aspect de la sécurité de nos citoyens et citoyennes?

**M. Gascon (Marc):** Bien, évidemment, la technologie, lorsqu'elle est disponible, là, c'est toujours intéressant de pouvoir l'utiliser, et à bon escient, bien entendu. Et, je pense, qu'on puisse desservir l'ensemble du territoire du Québec par téléphonie cellulaire, tout le monde va applaudir. Je pense que c'est une vérité qui, je pense, fait l'unanimité rapidement.

En ce qui nous concerne, concernant le cellulaire, on en a discuté également, mais, nous, ce qu'on dit, c'est: Évidemment, pas d'appareil cellulaire lorsqu'on conduit. Mais on est quand même d'accord pour la question du mains-libres, puisqu'il y a des possibilités différentes et les enjeux...

**M. Ferland:** ...cellulaire...

**M. Gascon (Marc):** Mais le cellulaire comme tel, évidemment, en conduisant, c'est particulier. S'il y avait un accident, bien il y a peut-être moyen d'utiliser un cellulaire. De toute façon, il faut faire en sorte qu'on puisse contacter les services d'urgence le plus facilement et le plus rapidement possible lorsqu'il y a des cas d'urgence

justement ou des accidents. Donc, un n'empêche pas l'autre. Je pense que le cellulaire peut être disponible mais ne pas être utilisé lors de la conduite nécessaire... Mais, s'il y a un accident, bien sûr on peut l'utiliser dans la mesure évidemment où il y aurait des tours qui puissent desservir l'ensemble du territoire québécois.

**M. Ferland:** O.K. Bien, sur l'angle de la sécurité, il y a d'autres moyens de communication, téléphonie satellite, mais ce n'est pas tout le monde, c'est, si vous voulez, des entreprises, des compagnies. Un individu n'a pas... C'est dans ce sens-là. Je ne sais pas s'il reste du temps un petit peu? Une minute?

**Une voix:** Cinq minutes.

**M. Ferland:** Ah, parfait! Il y a d'autres points que vous n'avez pas abordés non plus. J'aimerais peut-être vous entendre concernant l'alcool au volant. Vous n'avez pas touché cet aspect-là dans votre présentation. Je vous amènerais plus spécifiquement à deux éléments: la question des récidivistes, c'est-à-dire le 0,08 au niveau des récidivistes au niveau de la loi, mais surtout où on propose, là, de 0,05 à 0,08, le retrait du permis pour 24 heures, ou ces choses-là. Est-ce que vous avez regardé ça? Est-ce que vous avez...

**M. Gascon (Marc):** En fait, on ne l'a pas regardé de façon très spécifique. Cependant, là où on disait puis — je reviens là-dessus — où on applaudissait, c'était de dire que toutes mesures qui vont faire en sorte de réduire l'alcool au volant, évidemment ce sont des mesures qui sont bienvenues. Est-ce qu'il faudrait agir de façon plus sévère envers les multirécidivistes ou les récidivistes? Bien, écoutez, je pense que c'est au législateur...

**Une voix:** ...

**M. Gascon (Marc):** Oui, c'est au législateur à le regarder. Mais évidemment, si on ne se corrige pas une première fois, il faut peut-être... Les juges normalement ont le bon réflexe d'aller encore plus loin lorsqu'on n'entend pas une première fois. Je pense que la loi doit être faite en conséquence et les jugements suivront.

**Le Président (M. Domingue):** Merci. Je vais reconnaître le député de Marquette.

**M. Ouimet:** Pas de question pour l'instant, M. le Président.

**Le Président (M. Domingue):** Alors, je vais reconnaître le député de Prévost.

**M. Gingras:** Je céderai le temps de parole au député de Prévost.

**M. Camirand:** Bonjour à vous trois. Bonjour, M. le maire. On avait l'habitude de se voir plus souvent avant, effectivement. J'aimerais revenir sur la question des radars, là. Parce que l'équivalent de quatre radars, c'est 10 policiers-année. Je sais que vous avez une police propre, à Saint-Jérôme, qui est très efficace, pour l'avoir connue très bien. C'est quoi qui fait en sorte qu'il y a une

demande au niveau du monde municipal? C'est-u la venue de la Sûreté du Québec, l'obligation de la Sûreté du Québec dans certaines municipalités? Parce qu'on a vu dernièrement qu'il y avait de la grogne à ce niveau-là. Parce que je sais que, quand on a une police propre, on peut l'utiliser... on peut dicter la façon qu'on veut l'utiliser dans nos villes.

**M. Tomassi:** M. le Président, question de...

**M. Camirand:** C'est quoi qui fait en sorte que...

**Une voix:** ...

**M. Camirand:** Est-ce que tu pourrais ne pas m'interrompre, s'il vous plaît? Ce serait agréable que tu ne m'interrompes pas quand je suis en train de poser une question, s'il vous plaît.

**M. Tomassi:** Si tu écouterais, je l'ai dit: Question de directive. Je ne veux pas t'interrompre, je veux te permettre de...

**M. Camirand:** Tu es toujours comme ça, en train d'interrompre, là. On est habitué.

**M. Tomassi:** Non, non, non, je ne t'interromps pas, je veux te permettre de t'expliquer. Policier propre, la police propre, c'est quoi? Y a-tu de la police sale?

**M. Camirand:** Police municipale.

**M. Tomassi:** Merci beaucoup. Ce n'était pas compliqué.

**M. Camirand:** Bon. J'aimerais vous entendre à ce niveau-là, M. Gascon, à savoir la différence entre la police municipale et la Sûreté du Québec... soulevé la question chez vos membres, pour avoir des principes de radar au niveau de l'Union des municipalités du Québec.

**M. Gascon (Marc):** Écoutez, nous, on ne fait pas de différence au niveau des corps de police, là, que ce soient les policiers municipaux ou que ce soient les policiers de la Sûreté du Québec. Là n'est pas notre propos. L'idée est plutôt de dire que le monde municipal, quel qu'il soit, est intéressé à participer à la mise en place et à gérer ces questions-là. Les municipalités dont la Sûreté du Québec gère leur territoire, bien, écoutez, ils sont reconnus comme étant des polices municipales au premier chef puisqu'ils ont un contrat d'intervention dans leur municipalité.

Alors, dans le contexte, là où la Sûreté du Québec agit comme corps de police municipale, bien ils agiront comme tel. Et il n'y a pas de dichotomie ou de problématique entre les corps de police, là. On n'est pas là pour dire: l'une est meilleure que l'autre. Ce n'est pas notre propos, d'aucune façon. Cependant, ce qu'on dit, c'est que le monde municipal doit être intéressé par la question et doit gérer sur son territoire les photoradars.

Maintenant, ceux qui ont des polices municipales, les villes qui ont leur propre corps de police municipal, bien elles le géreront à même leur corps de police municipal, ceux dont c'est la Sûreté du Québec le géreront avec la Sûreté du Québec, en autant encore une fois que les cours municipales soient interpellées puis que toute la dynamique

du monde municipal régisse ces questions-là sur leur territoire.

● (17 h 10) ●

**M. Camirand:** J'aimerais vous entendre en fait de coûts, là, quand on parle d'un photoradar, tout près de 250 000 \$. Comme je vous dis, quatre photoradars, c'est équivalent à 10 policiers. Ça veut dire qu'une municipalité serait prête à se pénaliser de 10 policiers pendant une année pour avoir quatre photoradars? C'est quoi, l'utilité qu'on veut développer au niveau du monde municipal avec l'obtention de radars dans le monde municipal?

**M. Gascon (Marc):** Écoutez, il faut bien se comprendre, là, l'idée, ce n'est pas de déployer sur l'ensemble... à tous les carrefours ou intersections d'une municipalité de mettre des photoradars, là. Ce n'est pas l'objet. Ce qu'on a dit et ce qu'on dit dans le mémoire, c'est: Là où il y a une problématique telle et tellement particulière que, là, ni la police, pour des raisons de sécurité, ou autres, ou... il nous faut des outils supplémentaires pour faire en sorte de gérer une problématique comme celle-là. Alors donc, peut-être que, dans une municipalité, bon, il va y en avoir un à un seul endroit, bon, et on va gérer une problématique particulière parce que c'est très accidentogène. Mais, pour le reste, il faut bien se comprendre que l'Union des municipalités... puis je ne pense pas que le monde municipal soit en train de dire qu'on va multiplier les équipements à satiété, là, je ne pense pas que ce soit l'objet et l'analyse qu'on en fait, loin de là. Mais c'est un outil supplémentaire, nous l'avons dit tantôt, c'est un outil supplémentaire qui va aider le monde municipal à gérer des problématiques sur son territoire. Alors, dans le contexte, je pense que ça peut être intéressant.

**Le Président (M. Domingue):** Merci, M. Gascon.

**Une voix:** Plus de question, M. le Président.

**Le Président (M. Domingue):** Alors, je vais suspendre pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 17 h 12)*

*(Reprise à 17 h 15)*

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

**Une voix:** 30 secondes, donnez-moi 30 secondes, 30 secondes.

**Le Président (M. Bergman):** Je suspends nos travaux pour quelques secondes.

*(Suspension de la séance à 17 h 16)*

*(Reprise à 17 h 17)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à Les mères contre l'alcool au volant. Mme Morin, bienvenue. Vous avez 15 minutes pour votre présentation,

suivie par un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre. Alors, la parole, c'est à vous, madame.

### MADD Canada

#### (Les mères contre l'alcool au volant)

**Mme Morin (Marie-Claude):** Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je voudrais débiter mes commentaires en vous remerciant tous, les membres de la commission, de nous permettre de nous adresser à vous aujourd'hui. Pour nous, c'est un forum important. Et nous représentons, comme vous le savez probablement, les victimes de la conduite avec facultés affaiblies, qui est une perspective qu'on oublie parfois dans les discussions du type, là, de discussions que vous avez aujourd'hui. On est très heureux, chez MADD Canada, du sérieux avec lequel on a décidé de s'attaquer à la question de la conduite avec facultés affaiblies au Québec. Il y a encore beaucoup trop de victimes chaque année, et on doit prendre des mesures effectivement plus sévères pour contrer ce problème-là.

Je vais me permettre quelques mots sur MADD Canada parce qu'il y a plusieurs idées très fausses qui circulent à notre sujet. Alors, MADD Canada, c'est un organisme sans but lucratif. En fait, c'est un organisme de bienfaisance enregistré. C'est, à la base, une association de victimes, pour les victimes. MADD a été créé il y a 25 ans par deux mères, aux États-Unis, qui avaient perdu leur enfant dans des collisions impliquant la conduite avec facultés affaiblies, et elles avaient décidé, à ce moment-là, de rallier leurs forces, si vous voulez, pour faire changer les choses aux États-Unis.

Alors, MADD est présent au Canada depuis une quinzaine d'années et au Québec depuis 10 ans. Présentement, MADD Canada a 105 sections locales et leaders communautaires un peu partout au Canada. Ça représente 7 500 bénévoles, des mères mais aussi des pères, des oncles, des tantes et des citoyens soucieux de la sécurité routière. Alors, ce ne sont pas tous des victimes. Certains d'entre eux sont tout simplement des gens qui décident de s'impliquer pour aider à changer les choses.

C'est un peu ce qui nous différencie, je vous dirais, de d'autres organisations qui sont sur le territoire québécois, qui font déjà, par exemple, de la sensibilisation. On fait aussi de la sensibilisation, mais toujours à partir de l'angle des victimes, et on pense que c'est assez efficace. Et on s'occupe des victimes durant toute leur vie, c'est-à-dire, même si la collision a eu lieu il y a 10 ans, il y a 15 ans, il y a parfois des symptômes post-traumatiques, par exemple, et les gens, plusieurs années plus tard, vont avoir des réactions, et chez nous ils sont toujours les bienvenus.

● (17 h 20) ●

Je pense qu'on vous a déjà parlé du travail important que MADD fait à chaque année, qui s'appelle l'évaluation des provinces. Cette analyse-là est faite depuis l'année 2000. En 2000, au moment de la première analyse, le Québec s'était classé en septième place parmi les provinces et territoires canadiens pour tout ce qui touche à la conduite avec facultés affaiblies. Alors, on parle d'une analyse qui va des programmes d'octroi de permis jusqu'à la réhabilitation des contrevenants. Alors, on analyse vraiment toutes les pratiques et les lois qui sont en vigueur

dans chaque province et chaque territoire pour voir comment les juridictions canadiennes se comparent.

Donc, en 2000, le Québec était en septième place. Entre 2000 et 2003, il y a des efforts qui ont été consentis, au Québec, si bien que le Québec s'est classé en troisième place en 2003. Malheureusement, en 2006, quand on a refait l'exercice, le Québec s'est retrouvé en neuvième place. Ce n'est pas que le Québec a laissé tomber des pratiques ou des mesures qui étaient déjà en place, mais c'est que les autres provinces ont fait des pas de géant pour enrayer la conduite avec facultés affaiblies, notamment le Manitoba, alors que, le Québec, bien ça a stagné un peu pendant quelques années.

Le bilan routier, je n'ai pas besoin de vous le rappeler, il est terrible. Quand on parle de conduite avec facultés affaiblies, on parle d'au moins 200 morts par année sur les routes du Québec. Selon notre estimation, c'est plus de l'ordre de 250 probablement, parce que les statistiques ne tiennent pas compte des gens qui décèdent, par exemple, plusieurs mois après la collision des conséquences de la collision causée par les facultés affaiblies.

En travaillant, nous, au quotidien avec les victimes, on se rend compte à quel point, pour ces gens-là, il y a une grande, grande incompréhension de ce qui se passe, entre autres chez les législateurs, sur les routes du Québec. On comprend mal pourquoi les lois ne sont pas plus sévères, on comprend mal le système de justice pénale. Et, nous, on les accompagne à travers ça pour leur faire comprendre quels sont leurs droits, mais aussi leur faire comprendre pourquoi parfois les changements viennent lentement. Alors, à chaque fois qu'il y a des possibilités de changement, on est très contents, et vous pouvez compter sur les victimes pour appuyer évidemment ces mesures-là.

Il y a deux mesures qui, pour nous, sont particulièrement intéressantes. Je vais passer assez rapidement sur la première, mais je veux le mentionner, c'est les sanctions pour les conducteurs qui sont arrêtés avec un taux d'alcoolémie du double de la limite légale. Cette mesure-là est intéressante parce que, selon nous, elle va s'attaquer à deux groupes cibles qui sont particulièrement problématiques: d'une part, les buveurs habituels, souvent des gens qui ont des problèmes de consommation d'alcool et qui conduisent régulièrement à des taux très élevés d'alcoolémie; le deuxième groupe, c'est un groupe qui est aussi très problématique, au Québec, ce sont les jeunes, les jeunes qui n'ont pas nécessairement des problèmes de consommation mais qui vont consommer de façon excessive, par exemple durant les fins de semaine ou dans des soirées avec des amis, et qui vont conduire non seulement avec un taux d'alcoolémie très élevé, mais qui vont aussi conduire avec peu d'expérience derrière le volant. Alors, c'est une combinaison assez dangereuse.

L'autre mesure évidemment qui nous intéresse, c'est la réduction... pas la réduction, au Code criminel, à 0,05, mais des mesures administratives ou des sanctions administratives pour les conducteurs qui sont arrêtés avec un taux d'alcoolémie entre 0,05 et 0,08. Dans les faits — et vous avez des notes que j'ai fait distribuer — présentement, la réalité, au Québec, c'est qu'en raison d'une marge d'erreur qui est appliquée dans nos cours de justice, à moins d'avoir un taux d'alcoolémie au-dessus de 0,1, vous n'aurez probablement aucune conséquence si vous êtes arrêté sur nos routes. Les policiers sont conscients de cette marge d'erreur là et ils vont bien souvent

ne pas même porter d'accusation, les procureurs ne portent pas d'accusation à moins que le taux soit de 0,1. Ce qui veut dire que le 0,08 est un petit peu factice, là, présentement, ici.

Une des petites paniques, je vous dirais, à chaque fois qu'on parle de réduction du taux d'alcoolémie, c'est les gens qui disent: Ah bien, c'est fini, on ne pourra plus sortir dans les bars, on ne pourra plus aller au resto, on va prendre une bière et on va être au-dessus de 0,05. Les données empiriques existent à ce sujet-là, puis vous les avez, donc je ne vous les lirai pas, là, texto. Pour un homme de 90 kilos, on sait que cet homme-là peut consommer six bières dans une période de deux heures, ou plus d'une bouteille de vin, avant de prendre le volant sans avoir de conséquences légales. C'est beaucoup trop, selon nous. La donnée de 0,08, entre autres, c'est une donnée qui date d'une trentaine d'années, où la société était différente, mais la situation sur nos routes était différente aussi. Pour une femme, on parle de quatre consommations dans la même période de deux heures. Évidemment, on sait très bien que la métabolisation de l'alcool ne se fait pas de la même façon d'une personne à l'autre, j'en conviens, mais c'est quand même des barèmes qui sont à peu près reconnus par tous. Et, si vous voulez, les commentaires à l'effet qu'on ne pourra pas prendre une seule consommation avant de conduire, à moins honnêtement d'être une femme de 25 kilos ou moins — et je n'en connais pas beaucoup — vous allez pouvoir quand même consommer une, deux ou trois consommations sans avoir de problème.

Les études, et il y en a plusieurs, études, sur de quelle façon les facultés sont affaiblies, il y en a plusieurs, et qui ont démontré que les facultés sont affaiblies bien avant 0,08. Dans certains cas, même à 0,02 ou même à 0,01, les gens commencent à avoir des difficultés au niveau de la concentration ou au niveau du partage de l'attention, qui est une faculté importante quand on conduit. C'est pour ça que la tendance présentement au niveau international est de réduire le taux d'alcoolémie. Il y a une soixantaine de pays maintenant qui ont adopté 0,05 ou beaucoup moins, il y a des pays qui sont à 0,02 et à 0,01, parce qu'on reconnaît justement que les facultés sont affaiblies à des taux beaucoup moindres que le 0,08.

Partout où ces mesures-là ont été mises en application, on a constaté une diminution des fatalités et des blessures sur les routes. Encore là, les gens qui ne sont pas en accord avec cette mesure-là qui est proposée nous disent: Oui, mais en même temps on a mis des programmes de sensibilisation, on a mis des choses en place, plus de policiers sur les routes, alors ce n'est pas possible de dire que c'est juste le 0,05.

Il y en a, des études qui existent, entre autres celle du Center for Disease Control, aux États-Unis, qui a fait une étude très exhaustive des juridictions et qui a démontré en... pas en extrapolant, mais en mettant de côté les autres mesures parallèles, c'est-à-dire la sensibilisation, la présence policière, etc., et qui a démontré que toute réduction du taux d'alcoolémie, peu importe le taux d'où on part et le taux où on atterrit, toute réduction a des effets bénéfiques sur la sécurité routière. Alors, la tendance internationale présentement, c'est vraiment d'aller vers des taux d'alcoolémie plus bas.

J'entendais quelqu'un plus tôt, dans l'intervention précédente, qui parlait de panacée. C'est clair que d'avoir

des sanctions administratives à 0,05, ce n'est pas une panacée non plus. Dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies, il n'y en a pas, de moyen miracle dans le... Je pense très honnêtement qu'on doit continuer d'avoir une action concertée et de mettre tout en place pour essayer d'enrayer le problème à son origine plutôt que d'essayer, par exemple... Et c'est souvent la réaction malheureusement des victimes: Ah, il doit y avoir des sentences plus sévères. Peut-être, mais la loi, elle est là, puis les sentences, elles sont sévères déjà en termes de loi, d'autant plus qu'on vient d'éliminer les sentences avec sursis depuis vendredi dernier. Donc, je pense que c'est important de travailler bien sûr sur la sensibilisation mais aussi sur la responsabilisation des conducteurs et de dissocier vraiment de façon très claire la consommation d'alcool et de drogue et la conduite automobile.

MADD n'est pas une organisation prohibitionniste. Ce qu'on dit, on ne demande pas de tolérance zéro, on ne dit pas que les gens ne devraient plus boire jamais de leur vie, bien qu'il y ait des gens qui l'aient affirmé. Décider de boire ou même décider de prendre de la drogue, c'est une décision privée et ça ne regarde personne d'autre que l'individu. Cependant, si vous avez consommé, et que vous prenez le volant, et que vous vous engagez sur la voie publique, ça devient affaire publique, et on doit s'en mêler en tant que société. C'est un grave problème de société, et c'est en société, là, je pense, qu'on va le régler, mais tous ensemble. Alors, grosso modo, c'était mon intervention.

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

**Mme Boulet:** Oui. Merci beaucoup, Mme Morin. Alors, j'apprécie. C'est bref; par contre, c'est concis et c'est très clair. Alors, vous dites clairement, là, qu'à 0,02 déjà les gens ont les facultés affaiblies. Et ça, ce n'est pas vous qui l'affirmez, il y a des études qui viennent confirmer tout ça. Vous dites également qu'entre 0,05 et 0,08 on est jusqu'à 7,2 fois plus susceptible d'être impliqué dans une collision mortelle. Effectivement, la tendance au niveau international est de tendre vers... plusieurs sont déjà à 0,05, mais la tendance est même d'aller jusqu'à 0,02.

Je trouve votre tableau intéressant. Parce qu'on nous en avait présenté un autre, tableau, d'un autre organisme, d'un autre groupe, évidemment qui était contraire à vous, là. Mais la position du Québec, là, c'est quand même, là... En neuvième position, je pense que ce n'est pas très élogieux pour le Québec. Alors, ça démontre clairement que peut-être qu'il faudrait faire un pas de plus et se mettre au même niveau que l'ensemble des provinces canadiennes, qui ont déjà opté pour le 0,05 depuis presque 25 puis 30 ans dans certaines provinces: la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, là, depuis 1980, 1975 pour l'autre, 1979...

● (17 h 30) ●

En fait, moi, j'aimerais vous entendre, Mme Morin. Parce qu'on entend souvent les partis d'opposition dire: Entre 0,05 puis 0,08, c'est juste 6 % des décès. Nous, ce qu'on dit, c'est que chaque décès est un décès de trop et que 6 %, c'est encore trop, 6 % de 250 personnes, c'est encore beaucoup trop de morts, et que, si on peut sauver ces gens-là... Alors, ce qu'ils disent, eux, leur argument, c'est: Il faut penser d'abord aux récidivistes parce qu'ils représentent plus de gens. Et ça, on en convient.

Maintenant, je veux savoir, vous, ce que vous pensez de ça. Qu'on s'occupe des récidivistes, c'est une chose, mais ce n'est pas parce qu'on s'occupe des récidivistes qu'on ne doit pas travailler également en amont du problème et envoyer un message clair à la population, d'autant plus que plusieurs des organismes ou des groupes qui sont venus nous voir nous ont dit: Le fait de passer de 0,08 à 0,05, ça va faire diminuer la consommation de tout le monde. De façon générale, les gens, avant de prendre un dernier verre ou un verre de plus, vont se poser la question: Est-ce que ça va me faire franchir un cap de plus?

**Mme Morin (Marie-Claude):** Effectivement, dans les juridictions où on a réduit le taux d'alcoolémie, on a remarqué une réduction à tous les niveaux de conducteurs. C'est-à-dire, même au niveau des récidivistes, il y a eu moins d'arrestations. Ça a définitivement une valeur dissuasive pour nous.

Et, pour ce qui est du dernier verre, je parlais la semaine dernière avec quelqu'un de l'Allemagne qui me disait qu'ils ont mis en place toutes sortes de petites mesures pour éviter justement la question du dernier verre. Entre autres, dans les restaurants, si vous achetez une bonne bouteille de vin, vous n'êtes pas obligé de la finir sur place, on peut la reboucher pour vous, et vous partez avec, vous pouvez la terminer un autre jour, chez vous. Alors, il y a des choses qu'on peut faire, qui sont toutes simples puis qui ne seraient pas de grands casse-tête mais qui éviteraient beaucoup de pépins sur nos routes, au Québec.

Et j'en conviens que ce n'est pas la majorité des accidents qui ont lieu entre 0,05 et 0,08, mais je voudrais quand même mettre un bémol sur la question des récidivistes. Au Québec, on aime ça les détester, les récidivistes, on aime bien tout leur passer sur le dos. Et c'est vrai qu'il y en a, des récidivistes, et c'est vrai qu'on a des superrécidivistes, au Québec, ce qui est très étonnant. Quand on dit que les gens ont été arrêtés neuf fois, 10 fois, personne ne comprend comment cela est possible, pourtant ça arrive. Cependant, la majorité des collisions sur nos routes, au Québec, qui sont causées par les facultés affaiblies. Ça, ce n'est pas des récidivistes, c'est M. et Mme Tout-le-monde qui a pris juste un petit verre de trop.

Alors, ce qu'on dit, c'est que d'avoir des sanctions à 0,05, c'est beaucoup, pour nous, une mesure éducative pour que les gens apprennent à reconnaître que leurs facultés sont affaiblies et que le questionnement se fasse avant même qu'on prenne le volant. Et ce n'est pas une question de savoir est-ce que je suis à 0,05, ou à 0,08, ou à 0,04. L'important, c'est de reconnaître quand nos facultés sont affaiblies et de ne jamais prendre de chance. C'est ce qu'on essaie d'inculquer aux gens. Ce n'est pas de ne pas boire du tout, ce n'est pas abstinence, ce n'est pas... Et on fait beaucoup de sensibilisation auprès des jeunes, puis les jeunes disent: Bien, vous ne voulez pas qu'on ait de fun. Ce n'est pas la question. Je pense qu'on peut avoir du plaisir, on peut avoir du fun, on peut même boire sans pour autant mettre sa vie et celle des autres en danger.

Alors, moi, ce que je dis, c'est: Effectivement, peut-être que ce n'est pas une majorité des collisions qui ont eu lieu entre 0,05 et 0,08, mais, si on se fie à toutes les juridictions où on a appliqué ces règles-là, surtout dans les pays où on l'a mis même dans le Code criminel, il y a eu une réduction des fatalités à tous les niveaux d'alcoolémie, et non pas entre le 0,05 et le 0,08.

**Mme Boulet:** Alors, Mme Morin, moi, je vous remercie. C'est effectivement tellement vrai, 80 % des accidents impliquant une personne avec un taux d'alcoolémie, ce sont leurs premières infractions. Alors, ce n'est pas vrai que c'est des récidivistes. Et ailleurs, dans les autres pays du monde, comme le faisait remarquer mon collègue, il y a des récidivistes aussi, puis ça ne les a pas empêchés d'intervenir au niveau des... en amont du problème, en instituant le 0,05.

Moi, j'aurais une dernière question. Je vais laisser la place à mes collègues. Mme Morin, si vous me permettez, qu'est-ce que vous pensez de l'antidémarrreur éthylométrique?

**Mme Morin (Marie-Claude):** On est tout à fait, tout à fait d'accord avec la possibilité d'une part de l'avoir de façon volontaire. Et je vous avouerai que, dans les derniers mois, dans les derniers six mois, j'ai eu des contacts avec des gens qui m'appelaient pour me dire: Mais pouvez-vous nous aider? Moi, je sais que je ne peux pas me faire confiance, j'ai demandé à ce qu'on installe un système, on n'a pas voulu me le permettre. Alors, pour nous, c'est important que les gens puissent avoir ce système-là de façon volontaire, sans avoir été accusés de quoi que ce soit. Si les gens viennent faire une déclaration volontaire à l'effet qu'ils sont à risque, bon sang, aidons-les, là! Moi, je suis entièrement d'accord avec ça.

Le Québec cependant, puis je me permets de le mentionner, c'est un exemple pour les autres provinces, pour ce qui est de notre programme d'antidémarrreur. On est la province qui a le plus d'antidémarrreurs présentement installés sur des véhicules. Et notre programme, bien, fait l'envie de d'autres provinces, je ne vous le cache pas. Donc, dans nos présentations aux autres provinces — parce qu'évidemment on sollicite toutes les juridictions provinciales — le Québec est cité non seulement pour le programme d'antidémarrreur, mais pour tout ce qui est de la réhabilitation des contrevenants. On est assez avancés comparativement à d'autres provinces.

**Mme Boulet:** Alors, on me dit, à la SAAQ, qu'il y en a 5 000 déjà d'installés au Québec. Et, dans le projet de loi, on ouvre la porte, Mme Morin, à quelqu'un, une mère de famille qui voudrait l'installer sur son véhicule pour éviter que son fils revienne, le soir... Enfin. Alors, ce sera sur une base même volontaire.

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Ou son conjoint.

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

**Mme Boulet:** Moi, je vous remercie, Mme Morin. Je vais laisser la place à mes collègues. Merci, c'était très intéressant.

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

**M. Reid:** Merci, M. le Président. Très brièvement, je voudrais vous remercier de votre témoignage. Mais je voudrais aussi vous remercier de deux paragraphes, les paragraphes 1 et 2, qui sont très, très clairs et qui sont très éclairants.

Le premier paragraphe, moi, je suis partisan déjà de la limite à 50 mg. Et votre premier paragraphe dit, à toutes fins pratiques, ceci — et mon collègue, ici, qui a déjà pratiqué au niveau de la police, me dit que ça correspond à nos moeurs et à nos us et coutumes québécoises — que dans le fond de mettre ça à 50 mg, ça revient tout simplement à dire que le 80 mg va être vraiment respecté tel quel et non pas avec une marge, disons, qui joue en faveur du doute évidemment du citoyen.

Mais surtout le deuxième, ça m'a fait prendre conscience... Et je pense que, dans la sensibilisation, vous avez une formule ici qui est très intéressante pour aider tout citoyen à comprendre ce que ça veut dire. Et, moi, à ma grande honte, je dois admettre que je fais 90 kilos et qu'avec une bouteille de vin en deux heures je n'irai jamais prendre mon auto. Parce que je ne réalisais pas que c'est ça que ça voulait dire, 0,08. Ce n'est pas assez... c'est clair que ce n'est pas assez sévère, c'est tout à fait clair. Alors, je veux vous remercier, en mon nom et au nom de tous ceux-là qui vont mieux comprendre ce que ça veut dire, comme, moi, je le fais aujourd'hui, d'être venue nous dire ça et de l'écrire de façon aussi simple et aussi efficace.

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

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Mme Morin, bienvenue, merci de vous être déplacée pour partager votre expérience avec les membres de la commission. Quelques questions pour bien comprendre et vos recommandations et le classement que vous accordez au Québec en fonction des mesures actuelles, je suppose. Vous nous parlez, dans votre document, qu'en 2003 on était troisième, et, en 2006, je vois qu'on se retrouve neuvième. Qu'est-ce qui a causé cet écart-là?

**Mme Morin (Marie-Claude):** Bien, comme j'ai tenté de l'expliquer, ce n'est pas un recul de la province en tant que tel, ce n'est pas des mesures qu'on a laissées de côté, c'est que les autres provinces, celles qui étaient derrière nous, si vous voulez, en 2003, ont pris de l'avance. Alors, il y a des juridictions présentement, et le Manitoba est en première place, bon, depuis l'an 2000, où vraiment on a décidé d'enrayer ce problème-là avec des règles qui sont extrêmement sévères. Je vous avoue que, si on essayait d'appliquer ça au Québec, on aurait une minirévolution. C'est vraiment très, très sévère au Manitoba. Et c'est ce qui a fait la différence. C'est qu'entre 2003 et 2006, au Québec, il ne s'est pas passé grand-chose pour tout ce qui touche au dossier de la conduite avec facultés affaiblies.

**M. Gingras:** Je vous dirais que vous ouvrez une porte grande de même, parce qu'entre 2003 et 2006, c'est ces gens-là qui étaient là.

**Mme Morin (Marie-Claude):** Mais on reconnaît cependant que, si les mesures qui sont proposées sont effectivement adoptées, le Québec aura un classement très différent à la prochaine évaluation des provinces.

**Une voix:** Merci!

**M. Gingras:** Mme Morin, je vais poursuivre parce que je veux effectivement comprendre, là. Vous

me dites, et la ministre parle et se compare à l'ensemble des provinces canadiennes en me disant: Ils ont déjà adopté depuis belle lurette le 0,05. Et là je regarde le classement et je vois que les améliorations requises sont requises en Alberta, en Colombie-Britannique, Terre-Neuve—Labrador, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut, Saskatchewan, Yukon, qui ont déjà adopté le 0,05.

**Mme Morin (Marie-Claude):** Oui. C'est parce qu'il y a d'autres mesures, entre autres les programmes d'antidémarrreur, qui sont inexistantes, où il y a des provinces... et je ne peux pas vous citer laquelle, je n'ai pas les données devant moi, où il y a quatre appareils pour la province. Alors, si vous voulez avoir plus de détails sur l'évaluation des provinces, moi, je vous inviterais à visiter notre site Web, c'est publié à chaque année en détail, puis vous pourrez voir, à ce moment-là, de quelle façon on compare. Parce qu'évidemment, là, ce que je vous ai remis aujourd'hui, c'est juste le classement, c'est juste un sommaire. Si vous allez voir le document complet, vous allez voir chaque élément qui est analysé.

Comme je vous disais, il y a quatre blocs d'éléments: d'une part, l'octroi de permis, ensuite les autorités policières, les programmes de réhabilitation, et tout ça, y compris les programmes d'antidémarrreur. Le programme d'antidémarrreur, présentement, au Canada, je vous l'ai dit, le Québec est le leader, là, présentement dans ce type de programme là. Il y a des provinces où il y en a zéro et il y a des provinces où il y a vraiment un nombre minime d'appareils qui sont en circulation.

● (17 h 40) ●

**M. Gingras:** Donc, une bonne application, un bon suivi qui est fait au niveau de l'antidémarrreur.

**Mme Morin (Marie-Claude):** C'est ça. C'est ça. Alors, le Québec se démarque à ce niveau-là, mais il y a des provinces qui sont... Même s'ils ont adopté le 0,05, s'ils ont des sanctions administratives, ça ne veut pas dire que tout le reste des mesures sont excellentes ou sont au niveau du Québec. Alors, c'est vraiment une évaluation de toutes ces mesures.

**M. Gingras:** Donc, ce que je comprends, ça ne veut pas dire que... Si tu adoptes le 0,05, si tu ne le fais pas respecter, si tu ne mets pas en place les autres mesures pour que la mesure soit efficace, etc. — on sait qu'on a déjà de la difficulté, nous, à faire adopter le 0,08 — que ça peut avoir... Et parlez-moi du nombre de policiers. Il y a une sensibilisation. On sait que les publicités-chocs de la SAAQ... Parce qu'on a vu des publicités, à certains moments donnés, qui sont assez percutantes, accompagnées de...

**Mme Morin (Marie-Claude):** ...

**M. Gingras:** Oui, vous pourrez m'en parler, pour savoir vos commentaires. Parce que, moi, en tout cas, je les ai trouvées percutantes, accompagnées d'une législation et accompagnées d'un contrôle. On dit: Les trois éléments, il faut qu'ils s'imbriquent. S'ils ne s'imbriquent pas, si on oublie un des trois éléments, la mesure est aussi bien de ne pas être adoptée. Donc, pouvez-vous réagir à ça? Oui?

**Mme Morin (Marie-Claude):** C'est là où je ne suis pas entièrement d'accord. C'est que, même si on n'arrive

pas à mettre en place le reste des éléments, les recherches, surtout celles du Center for Disease Control, ont noté qu'isolément juste cette mesure-là a un effet. Et, au Québec, je vous dirais qu'il y a un problème de perception, et ça, on le sait. Il y a des sondages qui ont été faits récemment, où les gens disent clairement qu'ils sont sûrs de ne pas être arrêtés. Donc, on s'en fout. Alors, c'est sûr qu'on a besoin d'étoffer toutes les mesures, peu importe les mesures qui vont être adoptées dans les mois qui viennent, de les appuyer d'une campagne évidemment de sensibilisation.

Puis je vais revenir sur les publicités-chocs de la SAAQ. Je pense qu'effectivement les publicités, elles choquent les parents. Je ne suis pas certaine, moi, qu'on choque les bonnes personnes. Les heures d'écoute, entre autres, les réseaux où ces publicités-là sont présentées ne touchent pas beaucoup les 17, 18, 19 ans, et c'est ceux-là qui se ramassent dans les framboisiers, la fin de semaine. Alors, je pense qu'il y a du travail à faire de façon très, très ciblée auprès des jeunes.

Et il y a une question de perception. Puis je donnais l'exemple récemment de... Et je pense que tous les Québécois vont comprendre de quoi je parle. On est sur la 401, et tout à coup on passe en Ontario, et subitement tous les Québécois ralentissent. Pourquoi? Pas parce qu'il y a un policier de la police provinciale ontarienne qui se tient là et qui nous attend, mais parce qu'on sait pertinemment que les sanctions sont très sévères.

**M. Gingras:** ...perception.

**Mme Morin (Marie-Claude):** La perception. On sait que les sanctions sont sévères et on sait que, si on se fait arrêter, on est mal pris. Alors, au Québec, cette perception-là de laisser-aller un peu... Puis le premier paragraphe de mes commentaires est éloquent là-dessus, c'est que le Code criminel dit 0,08, et il n'y a pratiquement personne, à 0,08, qui a des conséquences. Et j'ai parlé à des gens, on m'a dit: Oui, moi, je me suis fait arrêter, j'étais à 0,09 et puis j'ai été en cour. J'ai dit: Ah oui? Et qu'est-ce que tu as eu comme conséquence? Ah bien, non, ça a été rejeté une fois en cour.

Alors, c'est un exercice complètement inutile présentement parce que c'est contesté en cour. Il y a des avocats maintenant qui sont spécialisés dans ces causes-là et qui savent pertinemment qu'il y a une marge d'erreur. Et on conteste l'ivressomètre de façon régulière et on gagne nos causes de cette façon-là. Alors, c'est sûr qu'il faut resserrer ces mesures-là. Et ce qu'on dit, en clair, c'est qu'en ayant des sanctions administratives à 0,05 on aura un vrai 0,08. Parce que présentement le 0,08 n'est pas en application au Québec.

**M. Gingras:** Donc, ce que je comprends, c'est que vous dites: Mettez 0,05 parce que vous n'êtes pas capables de faire appliquer le 0,08. C'est ce que je comprends de ce que vous venez de nous dire.

Et il y a un autre élément aussi qui m'interpelle. Effectivement, en Ontario — et je suis parfaitement d'accord avec vous — on a plus de chances d'être intercépté en Ontario qu'on en a au Québec. On a plus de chances, en Ontario, d'avoir une amende salée, sévère, qui va effectivement nous faire réfléchir grandement, alors qu'au Québec, comme je le disais, et je l'ai dit à plusieurs

reprises, entre prendre le volant avec un taux d'alcoolémie en haut de 0,08, quand les gens pensent qu'ils ont plus de chances de gagner à la 6/49 que d'être interceptés... Et on a vu effectivement le contrôle, au Québec, qui est réellement en deçà de ce qu'il est dans tous les autres pays où même le taux d'alcoolémie est à 0,08.

Dernière question. Il me reste sept minutes, huit minutes. J'aimerais passer à la recommandation que vous faites. Parce que le 0,05 n'est pas encore adopté. C'est une mesure qui est proposée par le gouvernement actuel, qu'on va étudier en termes de législation. Mais ce que je voudrais savoir... Vous me dites: De surcroît, la province devrait autoriser les policiers à imposer des suspensions administratives déjà de sept à 14 jours lorsque les motifs raisonnables de croire... avec les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool ou la drogue, ou lors d'analyse d'haleine, de sang ou d'urine... un taux d'alcoolémie de 0,05 ou plus.» Donc, vous dites: La mesure n'est pas assez sévère, déjà.

**Mme Morin (Marie-Claude):** À notre avis, c'est une première étape. Je ne vous cacherai pas que les mesures qui sont proposées répondent à plusieurs de nos recommandations, mais elles ne correspondent pas à l'ensemble de nos recommandations. Cependant, puis je vais me permettre de le préciser, c'est une excellente étape, et on est très contents de ce qui est proposé, mais ça ne va pas aussi loin que dans d'autres juridictions canadiennes. On reconnaît que la société québécoise est ce qu'elle est et elle a ses particularités. Donc, on ne peut passer, là, comme je vous le disais plus tôt, de ce qui se fait présentement aux lois manitobaines, c'est impensable parce qu'on a une société qui est différente et une problématique qui est différente. Cependant, pour nous, c'est une excellente première étape.

Et je ne vous cacherai pas non plus qu'il y a présentement, et vous le savez sans doute, une proposition, un projet de loi, au fédéral, pour réduire, au Code criminel, le taux d'alcoolémie limite de 0,08 à 0,05. Je pense qu'en imposant des sanctions administratives, au Québec, on va amortir le choc de cette mesure-là quand elle va arriver au Code criminel, et on a confiance que, si ça ne se fait pas dans un avenir prochain, ça va se faire dans quelques années. C'est la tendance lourde au niveau international. Alors, c'est une façon de préparer le terrain. Parce que je ne vous cacherai pas que de passer du Code criminel... de 0,08 à 0,05, au Québec, sans avoir eu de mesures administratives dans l'intervalle, ça va être beaucoup plus pénible, parce que des sanctions administratives, c'est beaucoup plus léger à gérer que des accusations au Code criminel.

**M. Gingras:** Sur le temps, et la perception, et l'envoi de l'amende, etc.

**Mme Morin (Marie-Claude):** Bien, sur l'effectif policier aussi, là.

**M. Gingras:** O.K.

**Mme Morin (Marie-Claude):** Parce que, quand on parle d'accusations au Code criminel, on parle d'heures d'investies à chaque personne où le policier doit rester avec le contrevenant, etc., ce qui est problématique. Puis

en région c'est vraiment extrêmement problématique. Moi, je suis dans une région où les...

**M. Gingras:** Je vous arrête. Je vous arrête parce que, le temps étant ce qu'il est, il me reste moins de cinq...

**Une voix:** ...

**M. Gingras:** Trois minutes. Donc, j'ai bien compris votre explication. Je la reprends un peu plus tard.

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

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Mme Morin, bienvenue à vous à cette commission. Vous êtes la dernière, mais non la moins importante. Votre point de vue ne me surprend pas. On connaît votre organisme, on connaît votre association. Ce qui m'a surpris, tout à l'heure, cependant, c'est que, dans vos propos... Parce que je me rappelle — puis corrigez-moi, hein, si j'ai tort — au cours des dernières années, vous avez fait plusieurs sorties assez costaudes concernant les récidivistes, les récidivistes qui, soit dans le coin du Québec et ailleurs, là... Mais je vais parler de notre coin, je vais parler de notre pays, là. Vous avez dénoncé, vous avez dit que ce n'était pas assez sévère, qu'on n'avait pas assez de contrôle, puis tout ça. Et, aujourd'hui, tout en respectant votre point de vue, là — je respecte votre point de vue — vous semblez nous dire ou en tout cas minimiser les impacts fort négatifs de ces personnes, entre guillemets, qui causent des dommages, qui causent des blessures, qui causent des décès.

On aura beau dire, on aura beau faire, puis je n'en disconviens point, une personne qui est tuée est une personne de trop. Bon, ça, on l'a établi. Cependant, je pense, très, très, très correctement, il nous faut choisir nos combats. Puisque tous les groupes sont venus nous dire: Écoutez, vous n'êtes pas capables de faire respecter ce qui existe présentement, comment allez-vous faire respecter... d'ajouts? On ne nous annonce pas de forces policières, puis on nous dit: C'est le moyen privilégié. Vous avez entendu les groupes sûrement, et tout ça.

Alors, est-ce que je me trompe en disant que vous semblez changer de cible, changer de discours, en disant: Bon, maintenant, les récidivistes... Parce que vous nous avez dit une phrase: On leur en met beaucoup sur le dos, à ces... si je ne m'abuse. Mais on ne leur en met pas plus que la réalité. La réalité, c'est que ça existe encore, causant des dizaines et des centaines de blessures graves et mortelles.

● (17 h 50) ●

**Mme Morin (Marie-Claude):** Je suis, moi, avec l'organisation depuis trois ans et je peux vous affirmer que, depuis trois ans — et c'est moi qui suis la porte-parole francophone de l'organisation — je n'ai fait aucune sortie contre les récidivistes en général. Je me suis sans doute prononcée dans certains dossiers en particulier, mais là où je suis intervenue le plus souvent, c'est dans les cas de sentences conditionnelles et non pas au niveau du traitement des récidivistes parce que, dans les dernières années, j'ai eu peu de victimes qui sont décédées suite aux agissements de récidivistes.

Il y a eu des cas célèbres. Il y a la famille Méthot, entre autres, à Montréal, présentement, qui n'est pas encore

passée, là, à travers le processus de justice pénale. Je ne minimise absolument pas l'impact que ces gens-là ont sur notre société et sur la perception que les gens ont de notre système de justice pénale. Parce que, quand les gens disent: Mais comment ça se fait que quelqu'un en est à sa huitième, neuvième arrestation?, on ne comprend absolument pas comment c'est possible. Alors, je ne minimise pas leurs mauvaises actions. Ce que je dis, c'est que ce ne sont pas eux qui causent la majorité des décès sur nos routes. Et on a tendance, quand c'est un récidiviste, à en faire tout un plat dans les médias, alors que, quand c'est quelqu'un qui en est à sa première accusation, surtout si c'est un jeune, on a tendance à avoir beaucoup de latitude dans nos comportements.

Et je me souviens, entre autres, d'une collision qui a eu lieu l'année dernière, il y a 18 mois environ, où, le lendemain, les familles des victimes faisaient des sorties dans les journaux pour dire: On lui pardonne. On a un problème de perception, au Québec. D'une part, on dit: L'alcool au volant, c'est criminel. Et je pense que l'opinion publique en général en a assez de ces histoires-là. Et, d'un autre côté, quand ça arrive, ah bien, tout à coup, ce n'est plus si grave.

Et là la question des sentences conditionnelles, bien elle vient d'être éliminée puisque, depuis vendredi, la loi a été amendée, la nouvelle loi est en application, donc cette possibilité-là ne sera plus sur la table pour les contrevenants. Mais nos sorties sont vraiment tous azimuts pour tout ce qui touche aux conduites avec facultés affaiblies et non pas juste les récidivistes.

**M. Deslières:** Mme Morin, juste pour qu'on s'entende bien, là — puis je ne veux pas porter la question uniquement sur ça, mais je pense que la réalité a sa place — de 0,05 à 0,08, au cours des cinq dernières années, il y a eu 36 décès; de 0,08 à plus, au cours des cinq dernières années, il y en a eu 500. Selon vous, la cible à s'attaquer ne devrait pas être encore une fois — parce que ce n'est pas fini — le 0,08 et plus?

**Mme Morin (Marie-Claude):** Moi, je pense qu'au niveau de la perception on doit en venir... Parce que la question du 0,02 de marge d'erreur, elle ne sera pas éliminée demain matin par magie, là. Alors, quand bien même, demain matin, vous diriez à tous les policiers: Tous les gens que vous rencontrez, qui sont à 0,08 et plus, on les envoie à la cour, tous ces cas-là vont tomber à la cour, alors c'est complètement inutile, là. Il faudrait changer le système de A à Z.

Au niveau de la perception, je pense que, pour responsabiliser les gens... Et là c'est vraiment, comme je vous dis, une mesure pour nous qui est dissuasive et qui est éducative pour que les gens arrêtent de prendre une chance. Et présentement les gens en prennent, des chances parce que justement... Et ce qui est écrit dans le premier paragraphe, ici, là, c'est un secret de Polichinelle, là, hein? Il faut s'entendre, là, que les gens sont très conscients de ça. Les policiers en parlent ouvertement, les gens qui se sont déjà fait arrêter le savent. Alors, il y a présentement...

J'entendais les intervenants précédents qui parlaient de la limite. C'est 100 km/h, mais on tolère jusqu'à 118 km/h, 119 km/h. C'est un peu le même principe. C'est que la limite légale, au Code criminel, c'est 0,08,

mais, à cause de la marge d'erreur et à cause de la contestation qu'on fait de l'ivressomètre dans nos cours, ici, au Québec, à moins d'avoir un taux beaucoup plus élevé...

Alors, si vous ajoutez, là, présentement — puis je suis entièrement d'accord avec vous — que la mesure du 0,08, présentement elle est très mal appliquée, je suis entièrement d'accord, mais je continue de penser que d'avoir un taux plus bas, ce qui est, comme je vous dis, la tendance internationale et ce que les recherches démontrent aussi, que les facultés sont affaiblies à des taux beaucoup moindres que 0,08, on a une valeur dissuasive et éducative importante.

**M. Deslières:** Dernière question. Combien est-ce qu'il nous reste de temps, M. le Président?

**Le Président (M. Bergman):** Six minutes.

**M. Deslières:** Bon. Dernière question, je vais laisser la... Concernant le secret professionnel des médecins qui traitent les patients en état d'ébriété avancé, seriez-vous d'accord qu'on lève ce secret?

**Mme Morin (Marie-Claude):** Je pense que c'est une question délicate. Dans un monde idéal, bien évidemment on aimerait que les gens puissent être poursuivis quand ils ont commis un acte criminel; ça, c'est clair. D'autre part, on sait que, là, on vient jouer dans un registre tout autre, qui est le droit de la personne. On aimerait voir faciliter les choses; ça, c'est clair. Par exemple, on aimerait beaucoup qu'en cas de collision, quand il y a eu effectivement mort de personne ou blessure grave, l'échantillon sanguin ne soit pas une procédure à n'en plus finir, qui finit par être rejetée en cour, mais que ce soit, de facto, si on a été impliqué dans une collision et qu'on avait des facultés affaiblies, qu'on puisse obtenir un échantillon sanguin en cour.

Pour ce qui est de la sortie de l'urgentologue cette semaine, je vous avoue que ce n'est pas quelque chose qu'on a discuté ensemble au niveau de l'organisation. Je ne sais pas dans quelle mesure on pourrait approuver quelque chose comme ça, qui est clairement de la dénonciation. Honnêtement, je ne sais pas.

C'est clair, dans le cas où il y a blessure ou mort d'un autre individu, je pense que c'est important qu'on puisse avoir en main les preuves pour poursuivre les gens pour les actes qu'ils ont commis. Présentement, ce qui se passe bien souvent, c'est que les contrevenants refusent de passer l'ivressomètre, en sachant très bien qu'ils vont avoir une accusation supplémentaire. Mais ils s'en balancent, à ce point-là, et on se retrouve en cour, où les accusations de facultés affaiblies sont souvent mises de côté et on y va avec des accusations de conduite dangereuse, la personne plaide coupable, etc. Pour les familles des victimes, ça, c'est odieux parce que les familles des victimes, elles savent la vérité, elles savent ce qui s'est passé, et ce genre de marchandage là, pour eux, ça ne fait aucun sens. Ils aimeraient bien que les gens soient accusés effectivement de ce dont ils se sont rendus coupables.

**M. Deslières:** Vous savez qu'on a levé le secret professionnel pour les gens qui sont blessés par arme à feu. Je vais laisser le soin à mon collègue de...

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

**M. Ferland:** Merci, M. le Président. Mme Morin, juste une question rapide. Sur la fin, avant votre conclusion, et je vous cite, là: «Le Québec devrait adopter un programme de confiscation des véhicules visant les conducteurs qui conduisent fréquemment avec les facultés affaiblies, sans permis, sans assurance, sous le coup de [...] — bon, ainsi de suite — ou sous le coup d'une interdiction.» Je pense qu'on est tous d'accord avec ça. Et là on parle de récidivistes, là, on est là-dedans.

Par contre, il peut arriver, dans des situations comme celles-là, où la personne qui se fait arrêter... Et là vous ne donnez pas... vous parlez de confisquer le véhicule, mais vous ne mettez pas de délai. Advenant le cas où ce véhicule-là, c'est le seul véhicule, mettons, familial, où il pénalise toute la famille, la conjointe ou le conjoint, c'est le véhicule pour aller au travail, pour aller porter les enfants à la garderie, pour aller... J'aimerais un peu... Est-ce que vous avez...

**Mme Morin (Marie-Claude):** Présentement, les programmes qui existent, entre autres au Manitoba, c'est exactement ça.

**M. Ferland:** C'est parce que ce n'était pas mentionné là.

**Mme Morin (Marie-Claude):** C'est que le véhicule, après trois récidives, le véhicule est saisi et vendu. Donc, on enlève carrément les roues des récidivistes. Alors, je vous avoue, comme je vous le disais, que ce sont des mesures qui sont extrêmement sévères. On n'en est pas là, je pense, au Québec. Mais il y a définitivement un juste milieu à adopter, là, dans ces cas-là.

Pour ce qui est de la loi spécifique au Manitoba, honnêtement je ne pourrais pas vous la citer verbatim, là, je ne la connais pas sur le bout de mes doigts, là, je ne m'occupe pas du Manitoba comme tel. Mais c'est un programme qui existe présentement dans cette province-là, où on saisit le véhicule et où on encourage les gens, par exemple, avant de prêter un véhicule à quelqu'un, de s'assurer que cette personne-là a un permis de conduire en bonne et due forme pour éviter d'avoir des problèmes. Parce que, si on se retrouve à prêter un véhicule à quelqu'un qui est sous le coup d'une suspension de permis, on peut avoir de graves complications.

Ici, au Québec, on le sait très bien — puis ça aussi, là, ce n'est pas un secret — que, les gens, on leur retire leur permis, ils conduisent quand même. Alors, ce n'est pas... Ils sont sous le coup d'une sentence conditionnelle, par exemple, où ils ont le droit de conduire du travail à la maison, mais ils conduisent tout le temps puis ils conduisent pour aller à l'hôtel, prendre un coup. Alors, ces mesures-là ne sont absolument pas efficaces parce que personne n'a le temps ou les ressources de suivre ces gens-là à la piste pour s'assurer qu'ils respectent leurs conditions.

Alors, quand on parle de récidive, et c'est là où effectivement on a une attitude qui est un petit peu plus rigoureuse, je vous dirais, c'est qu'on peut admettre que quelqu'un fasse une erreur, tout le monde fait des erreurs, on a le droit à l'erreur, surtout quand on est jeune puis qu'on aime prendre des risques, mais, quand on est à sa

troisième, quatrième, cinquième récidive, à ce moment-là, ça devient un comportement qui est une habitude et ça devient un manque de respect absolument total par rapport à la vie des autres, on s'en fout.

● (18 heures) ●

**M. Ferland:** Moi, je suis d'accord là-dessus. Là, on parle vraiment de récidivistes, là, ça fait la deuxième, troisième, quatrième fois, sauf, ce n'est pas spécifié dans votre texte.

**Mme Morin (Marie-Claude):** Ah! O.K. Bien, il faudrait, à ce moment-là, comme je vous dis...

**M. Ferland:** C'est ça, c'est parce que...

**Mme Morin (Marie-Claude):** ...aller voir l'analyse complète. Je pense que c'est à la troisième récidive.

**M. Ferland:** O.K. Ça va, M. le Président.

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

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. Mme Morin, bienvenue. À mon tour de vous saluer et de vous remercier de votre présentation. Vous m'avez l'air d'une personne très convaincue des points que vous défendez. Vous y apportez des précisions très précises, des études, des preuves d'études, là. Depuis le début de cette commission, on entend les gens d'en face, de l'ADQ, nous parler d'études. Je souhaite que, d'ici la fin de la commission, ils puissent nous déposer les études dont ils parlent, qui font mention supposément que, les mesures prises dans les pays où est-ce qu'il y a 0,05, il n'y a pas de lien direct avec une diminution des accidents.

Parce que, je pense, c'est tout à fait normal, je me dis, moi, si vous marquez l'American National Highway Traffic Safety Administration... Et je pense qu'on avait eu le plaisir, en 2006, d'entendre un professeur qui avait participé à cette étude et qui arrivait aux conclusions dont vous arrivez. Je suis un peu estomaqué d'entendre l'opposition, surtout l'ADQ, ils ont une position un peu comme un caméléon, hein? Dépendamment du monde qui viennent s'assir à cette table, leur position change, ils sont changeants. On comprend que c'est dans leurs habitudes, puis il faut respecter. Je me dis, on les connaît, on sait comment ils fonctionnent, puis, je me dis, c'est parfait.

Mais en réalité, puis vous le dites, vous aussi, votre message est très clair, n'importe quelle mesure qu'on va apporter en modifiant le Code de la sécurité routière et par la suite le Code criminel va faire en sorte d'améliorer un peu cette situation. Et vous amplifiez. Il y a des statistiques qui disent: Les gens qui décèdent, qui ont été, par le coroner ou une autopsie avec un prélèvement pour dire que l'alcool au volant... Il y a toutes les autres victimes qui sont victimes de gens, comme vous l'avez bien humblement tantôt, qui en sont à leurs premières infractions, hein, qui ont dit, comme vous disiez: Je peux prendre le volant, et ils partent, prennent le volant, et l'accident arrive.

Le député de Blainville parle beaucoup de l'Angleterre. Seulement lui rappeler que, je pense, c'est le mois dernier, lors d'une réunion des ministres des Transports

de l'Union européenne, il y a le haut-commissaire à la police de l'Angleterre qui a demandé à ce que le gouvernement de l'Angleterre puisse abaisser sa cote de 0,05. S'il veut, je pourrais lui donner le lien Internet, là, ça va lui faire un peu de recherche, en fin de semaine ou cette semaine, pour aller voir vraiment les articles qu'il apporte.

Si on adopte les mesures qu'on propose... Puis vous le dites, vous aussi, là, les mesures, on pourrait en adopter une panoplie. On a décidé de cibler six mesures précises, d'augmenter les infractions à ceux qui sont récidivistes — puis vous le dites, vous aussi — et les autres mesures, que ce soit le téléphone...

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de LaFontaine, il y a une question. Oui?

**M. Tomassi:** De règlement?

**M. Gingras:** ...vous donner mon consentement parce qu'on dépasse 6 heures et pour permettre au député de terminer son droit de parole.

**M. Tomassi:** Merci. Alors...

**Le Président (M. Bergman):** Oui, je prends acquis qu'il y a un consentement des députés à la table, mais on est prévu d'aller jusqu'à 6 h 30 avec les remarques finales. C'est la raison que je n'ai pas demandé consentement à 6 heures. Merci.

**M. Gingras:** Excusez-moi, M. le Président.

**M. Tomassi:** Alors, madame, le fait est que... six mesures précises, des mesures sur l'alcool au volant, les récidivistes, la suspension de 24 heures sur le 0,05, une mesure que vous saluez puis que beaucoup de groupes qui sont venus ici saluent. Actuellement, on est au neuvième rang. On met en application, demain matin, là... avec l'accord de l'opposition, on adopte ces mesures, quel est notre classement?

**Mme Morin (Marie-Claude):** Question piège. Bien, je vous dirais que ça dépend de ce que les autres provinces vont adopter d'ici à la prochaine analyse aussi, là, parce que c'est toujours un comparatif. C'est sûr qu'on ne restera pas en neuvième place, ça, c'est clair. Ça, c'est clair que...

**M. Tomassi:** On améliore notre sort.

**Mme Morin (Marie-Claude):** Bien sûr. Parce que, je vous l'ai dit, je ne viens pas ici vous dire que le Québec fait tout de travers. Au contraire, il y a des choses, des dossiers sur lesquels on est très forts au Québec et des dossiers qui sont examinés par les autres provinces, entre autres la question, comme je vous disais, des programmes d'antidémarrage, mais aussi les programmes de réhabilitation des contrevenants. Parce que c'est beau de sévir, mais encore faut-il ensuite en faire quelque chose. Et ça, c'est des programmes qui sont plutôt efficaces au Québec. Les programmes de dépistage hâtif, aussi, des problèmes, par exemple, de toxicomanie ou d'alcool, on est forts ici, au Québec, aussi. Donc, il y a des choses qu'on a déjà très bien, je vous dirais. Ce qui manquait surtout, bien c'est

cette mesure-là, qui est une mesure importante. L'augmentation des temps de fourrière, par exemple, c'est un autre élément qu'on recommandait.

Alors, comme je l'ai dit, les mesures qui sont proposées répondent à beaucoup de nos recommandations. Ce n'est pas encore, comme je le disais, ce qui se fait au Manitoba, mais on n'en demande pas tant. On demande simplement une amélioration de la situation et la réduction du nombre de victimes tout simplement, parce que, nous, on vit avec eux au quotidien et on a vraiment leur perspective. Et, comme je le disais, mon seul ordre du jour, moi, c'est la réduction des victimes. Je n'ai pas d'intérêt financier ni d'un côté ni de l'autre.

**M. Tomassi:** Et, nous, je peux vous garantir, de ce côté-ci, on a la même préoccupation que vous, c'est de sauver des vies.

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

**M. Ouimet:** Merci, M. le Président. Ce sera un bref commentaire. Parce que dans le fond nos amis d'en face semblent s'opposer à la mesure du 0,05 — on le verra au terme des travaux de la commission parlementaire — ils semblent s'opposer au 0,05 et disent que dans le fond c'est parce qu'on n'en fait pas suffisamment au niveau des récidivistes.

Vous nous avez indiqué que le Manitoba a adopté un certain nombre de mesures extrêmes pour s'attaquer directement aux récidivistes. J'imagine, ça va inspirer nos amis d'en face, qui pourront déposer les amendements. Parce que, si on se fie à leur raisonnement, ensemble ils forment la majorité, ils pourraient faire adopter des mesures plus sévères que ce que nous avons déjà prévu dans le projet de loi, au niveau des récidivistes, ce qui va permettre par la suite que nous puissions adopter ensemble le 0,05. Alors, j'ai hâte de voir, M. le Président, le déroulement des travaux de cette commission au niveau de l'étude détaillée article par article. Merci, Mme Morin.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le député. M. le député de Blainville. Vous avez 3 min 30 s.

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Dernier commentaire. Parce que, nous aussi, on a une cible autant pour les victimes, pour les décès que pour les milliers de personnes qui sont blessées. Parce qu'il ne faut pas oublier ces personnes-là, qui réellement ont à vivre avec cet handicap, et leur famille à à vivre aussi avec les séquelles provoquées à la victime de l'accident. Donc, c'est important aussi de voir l'ensemble du portrait et l'ensemble des personnes qui sont affectées quand un accident arrive.

Je comprends aussi, de votre commentaire, tantôt, que, dans le cas de la sensibilisation, il faut que les mesures soient plus adaptées à la cible qu'on vise, et ça, c'était très clair dans votre énoncé. Et, moi, je dis: Dans l'ensemble des mesures qui sont adoptées, elles doivent être adoptées à la cible aussi. Donc, on dit: On n'est pas capables d'accrocher des cibles partout en pensant de finalement tirer sur la bonne cible puis réussir à avoir un résultat, il faut accrocher... il faut se fixer des attentes précises et adopter des moyens qui sont réellement adaptés à la cible qu'on veut viser.

Donc, madame, je vous remercie beaucoup d'avoir fait avancer notre réflexion à cet égard-là. Et soyez assurée que je vais prendre connaissance des résultats dans les autres provinces aussi, de façon à pouvoir évaluer ce dossier-là. Merci, Mme Morin.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le député de Blainville. Mme Morin, merci beaucoup pour votre contribution. Je suspends nos travaux pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 18 h 10)*

*(Reprise à 18 h 11)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Premièrement, on va dépasser 6 h 30, 18 h 30, par quelques minutes. Alors, je demande le consentement des membres de la commission pour dépasser 18 h 30. Merci.

### Mémoires déposés

Deuxièmement, je dépose les mémoires des organisations non entendues en commission. Je dépose les mémoires des organisations suivantes: Éduc'alcool et la Fédération canadienne des entreprises indépendantes. Maintenant, je vous invite...

**M. Gingras:** ...mémoires non entendus?

**Le Président (M. Bergman):** Exactement. Et des copies seront disponibles pour vous.

**M. Gingras:** Alors, deux seuls groupes ont déposé des mémoires qui n'ont pas été entendus.

**Le Président (M. Bergman):** Oui, Éduc'alcool et la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. On peut les faire parvenir à vous, si vous voulez. Ils seront envoyés à vous par courriel, bientôt.

### Remarques finales

Alors, maintenant, pour les remarques finales, chaque groupe parlementaire a 10 minutes pour faire des remarques finales. J'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe d'opposition pour faire ses remarques finales. M. le député de Beauharnois.

### M. Serge Deslières

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. En tout premier lieu, vous me permettez de remercier tous les membres de la Table québécoise de la sécurité routière, qui ont guidé les travaux, les 41 organismes, 41 associations qui nous ont présenté le rapport qui a abouti sur les deux projets de loi.

Je veux également, bien sûr, profiter de la fin des travaux pour remercier toutes les associations, toutes les personnes qui, dans un délai très court, ont pu s'organiser, ont pu nous éclairer de leurs lumières, se libérer, ont pu nous apporter toute leur expertise, toutes leurs connaissances sur des questions variables mais sur un même thème,

c'est-à-dire la sécurité routière. Et vous me permettez de remercier tous les collègues, le personnel, vous remercier, M. le Président, du travail que vous avez accompli à cette première étape. Parce que nous en sommes bien sûr à une première étape.

Nous le disons et nous le répétons, et je pense que c'est un signal pour tout le monde ici, et que les citoyens et citoyennes nous comprennent bien, nous sommes tous, chacun d'entre nous, pour qu'il y ait plus de sécurité sur nos routes, sous toutes ses formes. Pour ce faire, M. le Président, Mme la ministre a présenté deux projets de loi qui bien sûr vont franchir une prochaine étape, c'est-à-dire une adoption de principe. D'entrée de jeu, je veux dire ici que, ma formation politique, nous allons nous prononcer sur le principe, nous allons acquiescer au principe de ce projet de loi. On va commencer par un, il va en venir un deuxième un peu plus tard, bien sûr, Je parle bien sûr du n° 42, du projet de loi n° 42.

Cependant, M. le Président, je veux être bien clair, il reste beaucoup de travail à faire. Nous allons prendre tout le temps nécessaire que commande le sujet, puisqu'il s'agit de personnes, il s'agit de sauver des vies le plus possible. Nous allons prendre tout notre temps après l'étape d'adoption de principe, lorsqu'on viendra à l'étape d'adopter le projet de loi article par article, nous allons prendre tout notre temps parce que, je le dis d'entrée de jeu, nous avons beaucoup de questionnements, nous avons beaucoup de bonifications à faire à ce projet de loi, qui nous paraît correct sur plusieurs aspects mais incorrect sur d'autres.

Personnellement, on a donné quelques éléments que nous aurions voulu voir apparaître, certains éléments qu'on aurait voulu voir apparaître. Mme la ministre a acquiescé d'entrée de jeu, au cours des derniers jours, la dernière semaine, exemple, concernant l'abaissement de la limite des vitesses. C'est bien sûr que nous avons d'autres éléments que nous avons fait connaître. Bien sûr, vous connaissez le thème que j'aurais voulu voir apparaître: toute la question des pneus d'hiver. On verra. Je verrai sûrement un moyen, avec un article ou deux, de m'accrocher pour faire discussion et échange à ce sujet-là.

Mais, nonobstant ceci, il y a des choses auxquelles nous allons dire oui. Mais il nous apparaît, et ça a été clairement dit par plusieurs, plusieurs personnes que nous avons entendues, des organismes, que toute loi, pour être appliquée, doit avoir les moyens. Et on nous l'a répété. Où sont les forces policières qui vont appliquer éventuellement certains éléments de ce projet de loi? La réponse n'est pas encore venue, n'est pas encore venue. Bien pire, on nous a dit: Écoutez, on ne pense pas être en mesure d'augmenter les forces policières. Donc, ça pose problème, là, ça pose problème. On aura beau dire, on aura beau faire, que ce n'est pas nous autres, que c'est un autre ministère, qu'on n'a pas fini l'étude dans tel et tel élément, reste qu'au net, au net, les moyens pour faire appliquer la loi ne nous apparaissent pas sur notre écran radar.

Je veux répéter que, pour ma formation politique et pour moi, Mme la ministre rate la cible en ce qui concerne l'alcool au volant. On aura la chance d'en débattre, on aura la chance d'arriver encore avec des statistiques, on aura la chance d'arriver avec nos arguments. Mais il est clair que, pour nous, la cible fixée par le projet de loi, Mme la ministre, n'est pas la bonne.

Concernant les photoradars, les cinémomètres, je veux être bien clair, nous avons dit oui à une expérience pilote avec des balises bien précises. Je comprends les demandes des organisations municipales. Cependant, cependant, je vais être très clair, si la ministre veut avoir un oui de notre part sur cette question-là, les éléments essentiels, je le répète, il faut qu'on ait des garanties que ça va se faire dans ce cadre d'une expérience pilote et avec les différents chiffres, les différents éléments qu'on a mentionnés.

● (18 h 20) ●

M. le Président, jusqu'ici, l'Assemblée nationale, le Parlement, Mme la ministre ont pu compter sur notre collaboration. Il va y avoir encore notre collaboration, elle est là, mais je vous indique tout de suite, je vous indique tout de suite que, sur certaines choses, ça va être oui avec bonification, avec amélioration. Et, si, sur un point, qui est le taux de 0,05, notre réponse, c'est aujourd'hui non, nous ne dirons pas oui à cette mesure du 0,8 à 0,5 parce qu'il nous apparaît, il nous apparaît, il nous apparaît... Les chiffres sont là, encore une fois. Puis ce n'est pas de faire de la petite politiciaille, de la politiciaille avec ça. C'est clair et net que le travail concernant la norme qui était la nôtre est loin d'être terminé. Et on s'en va chercher le raisonnable et on quitte le terrain du déraisonnable. On quitte des gens qui abusent d'alcool, à 0,8, 0,15, 0,22, et qui font dommage considérable pour aller chercher des personnes où on est encore dans le domaine du raisonnable. Alors, grand questionnement.

On a fait un bout de chemin, on a fait un bout de chemin. Nous allons être en demande sur des bonifications, nous allons être en demande en termes d'explications et d'éclaircissements sur la façon dont sont écrits les projets de loi, les articles de projet de loi. Et j'espère qu'au cours de ce travail la ministre va — sans jeu de mots, là — mettre de l'eau dans son vin et faire en sorte qu'on puisse en arriver à un large consensus, à un large consensus.

Pour nous, il est important — je vais terminer sur ça, je vais terminer sur ça. M. le Président — qu'on se doit, après les années, d'améliorer nos lois qui régissent le Code de la sécurité routière au bénéfice de nos concitoyennes et concitoyens. Et là il s'agit de choisir nos combats, nos cibles, nos moyens. Et nous avons encore une fois beaucoup d'arguments pour prouver ce qu'on avance aujourd'hui.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le député. Le porte-parole de l'opposition officielle, le député de Blainville.

### M. Pierre Gingras

**M. Gingras:** M. le Président, merci. M. le Président, je veux en profiter pour remercier l'ensemble des parlementaires qui ont participé avec moi aux consultations particulières pour le projet de loi n° 42, modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et le projet de loi n° 55, modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, remercier aussi mes confrères, qui ont fait preuve d'une assiduité assez remarquable.

Nous avons rencontré plusieurs groupes et des individus très intéressants qui ont pu nous apporter leur opinion, leur analyse des deux projets de loi. Je les remercie

d'avoir accepté l'invitation à venir nous présenter leurs mémoires. Ils ont su éclairer plusieurs aspects de ces projets de loi, et j'ai pu leur poser, de même que mes confrères, l'ensemble des questions que nous avions, et tous ont répondu avec un grand intérêt.

Il est par contre important de rappeler que certaines des mesures présentées dans ces projets de loi ne semblent pas à notre avis répondre adéquatement aux besoins de la société dans laquelle nous vivons. Certaines de ces mesures ne ciblent pas, selon nous, les bonnes personnes et les bons groupes. Certaines auraient des répercussions importantes sur le citoyen moyen.

On peut parler, par exemple, de la mesure de modifier la limite d'alcool au volant, donc de descendre de 0,08 à 0,05. Nous pensons que cette mesure aurait des impacts importants sur le couple qui prend un verre de boisson ou deux au restaurant et s'en retourne chez eux après. Est-ce que c'est ce que nous voulons? La question se pose. Comme le dit Educ'alcool, et nous pensons la même chose, «la culture des Québécois avec l'alcool n'est pas la même qu'ailleurs. Les Québécois sont capables de prendre un simple verre et de partir par la suite.» Et ce n'est pas la même chose dans tous les pays. Certains, comme je l'ai mentionné, ont l'habitude de prendre de l'alcool seulement dans un but d'ivresse.

Je veux également revenir sur les commentaires de certains des groupes que nous avons vus à ces consultations particulières. Premièrement, l'avocat de l'Union des tenanciers de bars du Québec, M. Sénéchal, qui rappelait avec justesse qu'en diminuant le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05 on ne s'attaquait pas à la bonne cible. Il est essentiel que l'on s'attarde aux groupes les plus à risque, comme les jeunes et notamment les récidivistes. Nous croyons qu'il est essentiel de concentrer notre attention sur les gros consommateurs qui se retrouvent sur les routes et non pas sur le couple moyen qui prend une bouteille de vin au restaurant pour célébrer une occasion spéciale. Or, la mesure proposée dans ce projet de loi s'attaque à l'ensemble de la population, sans égard aux groupes à risque. À cet effet, M. Morency, de la Direction de la santé publique de Montréal, lors de son témoignage devant cette commission, résumait bien ces propos en disant qu'il est extrêmement difficile de vouloir prétendre améliorer le bilan routier global en utilisant des mesures ciblées comme celles de l'alcool et du cellulaire.

De plus, en marge de cette commission, je tiens à mentionner que des personnes du monde médical, comme l'urgentologue Catherine De Montigny, ne croient pas en l'efficacité de la réduction du taux d'alcoolémie. Comme elle a dit, ce ne sont pas les gens qui ont bu deux verres qui causent les accidents mortels, mais ceux qui se foutent complètement de leur consommation. Le profil dangereux, au volant de son véhicule, ce n'est certainement pas la dame avec un taux d'alcoolémie de 0,05, c'est plutôt celui qui dit avoir pris deux ou trois consommations, alors qu'en réalité il en a pris 10.

Avant d'en arriver à ce constat, nous nous sommes attardés méticuleusement à chacune des mesures contenues dans ces projets de loi et, à la lumière des consultations que nous avons tenues dans les dernières semaines, nous constatons, à cette étape-ci des projets de loi, que certaines mesures parmi l'ensemble représentent d'excellents moyens d'atteindre l'objectif ultime que nous partageons tous ici, et sans égard à l'allégeance politique, qui est d'améliorer

le bilan routier sur nos routes. C'est pourquoi, en tant qu'opposition officielle, nous sommes prêts à apporter notre entière collaboration pour le cheminement de ces mesures et de façon à ce qu'il suive le cours normal de la procédure législative.

Il est important de rappeler certaines interventions que nous avons eues. Me Rancourt, cet avocat criminaliste, lors de son intervention, a beaucoup insisté sur le non-sens que représente l'utilisation du photoradar. Selon lui, il ne peut concevoir qu'on déclare coupable d'une infraction le propriétaire d'un véhicule alors que la personne fautive est en fait le conducteur du véhicule. Même son de cloche du côté de l'Association du camionnage du Québec, qui estime que cette mesure, telle que présentée dans le projet de loi n° 42, ne vise pas la bonne cible.

De plus, cette mesure viendrait anéantir les efforts déployés depuis l'entrée en vigueur de la Loi concernant les propriétaires et exploitants, qui tentait de responsabiliser les gens en premier lieu. Rappelons également que la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec s'est toujours opposée à cette mesure, et ce, depuis 2000, en rappelant que le radar l'attrape à 150, tu vas payer tantôt, mais, en entendant, tu circules et tu continues à circuler à 150 km.

Le Service de police de la ville de Montréal, quant à lui, émettait ses réserves sur les méthodes d'utilisation. En effet, M. Delorme a clairement spécifié que le simple fait d'installer un photoradar à un endroit n'était pas suffisant pour réduire les risques. Le tout devait s'articuler autour de mesures d'encadrement supplémentaires, ce qui n'est pas spécifiquement mentionné dans le présent projet de loi.

Avant de terminer, je tiens à réitérer que notre motivation première, en tant qu'opposition officielle, est de veiller à ce que les lois adoptées soient équitables pour tous. De plus, dans le cas des deux projets de loi dont il est question aujourd'hui, nous appuyons les mesures qui ciblent des problématiques précises et qui auront un impact quantifiable sur l'amélioration du bilan routier. Je l'ai répété maintes fois, chaque vie compte, c'est pourquoi nous croyons qu'il est important d'augmenter les peines pour les grands excès de vitesse et pour l'alcool au volant avec un taux d'alcoolémie bien sûr de 0,08, car ces mesures auront un réel effet dissuasif sur les conducteurs fautifs. Dans le même ordre d'idées, nous croyons que le cours de conduite obligatoire soit pertinent.

● (18 h 30) ●

Pour finir, il est très important de mentionner que l'amélioration du bilan routier est un objectif prioritaire pour notre formation politique. L'année 2006 a fait 717 morts, 50 443 blessés de la route, et il faut tenter par tous les moyens possibles de réduire ce nombre. Je le répète dans mes remarques finales comme je l'ai fait dans mes remarques préliminaires, chaque vie compte, c'est précisément pourquoi notre formation politique veut qu'on cible beaucoup plus les récidivistes de l'alcool au volant que les gens qui n'ont pris qu'une ou deux consommations, cibler les grands consommateurs.

Hier, nous avons adopté une motion sans préavis, en cette Semaine de la sécurité routière, et je vais vous la relire, car je crois qu'elle est vraiment pertinente ici :

«Que l'Assemblée nationale souligne la Semaine de la sécurité routière qui se déroule du 1er au 7 décembre 2007;

«Qu'à cette occasion, elle s'engage à développer des [réelles] stratégies efficaces afin de renforcer la sécurité sur nos routes et à déployer tous les moyens nécessaires pour y parvenir.»

Nous avons, en tant que législateurs, de grandes responsabilités, et il est essentiel de bien analyser l'ensemble des répercussions que peut avoir l'adoption d'une loi ou de ses modifications, et ce, sans faire payer l'ensemble des Québécois et Québécoises pour l'incapacité actuelle à faire respecter la loi actuelle.

Je crois que les divers intervenants que nous avons vus durant les derniers jours ont grandement contribué à cette commission et nous ont aidés dans notre tâche, et je tiens à les en remercier. Je tiens à rappeler que nous aurons, dans les étapes suivantes de ces projets de loi, plusieurs interrogations, plusieurs commentaires, et nous comptons bien les faire valoir. Merci, M. le Président, de ce bon travail à titre de président et d'avoir animé ces débats. Merci à tous.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le député. Mme la ministre.

**Mme Julie Boulet**

**Mme Boulet:** Alors, merci, M. le Président. Membres de la commission, mesdames et messieurs, alors, depuis le 29 novembre dernier, M. le Président, que, lors du début de ces consultations portant sur les projets de loi n°s 42 et 55, on a entendu de nombreux intervenants qui, pour plusieurs, ont déjà été associés à la démarche de réflexion qui a été entreprise en décembre 2005 par la Table québécoise de la sécurité routière.

Alors, je tiens à vous rappeler, M. le Président, et à tous les membres de la commission que l'objectif premier du gouvernement, ça a toujours été celui-là, ça été de sauver des vies humaines. Alors, je tiens à rappeler qu'au Québec, en 2006, il y a eu 717 décès, une augmentation de 9 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Alors que nos voisins continuent de s'améliorer, nous, on se détériore. Et on pourrait se comparer à l'Ontario, M. le Président, et, avec le même ratio que l'Ontario, ça nous aurait permis de sauver 241 personnes au Québec. Alors, c'est très significatif. Alors, au Québec, M. le Président, il meurt deux personnes par jour sur les routes du Québec et il y a une victime à toutes les 11 minutes. Alors, ce n'est pas rien, une victime à toutes les 11 minutes. Donc, c'est totalement inacceptable, M. le Président, et nous devons agir dès maintenant, comme législateurs.

Alors, l'amélioration du bilan routier, c'est la priorité du gouvernement, c'est également un enjeu de société, ça nous concerne tous. Et, je disais, c'est ce qui rend cette commission aussi intéressante, c'est que souvent des commissions parlementaires, ça s'adresse à un groupe ciblé d'individus qui se sentent interpellés par une loi, alors que cette loi-ci, elle interpelle chacun de nous, chacun de nous comme individus, chacun des citoyens du Québec qui détiennent un permis de conduire, qui possèdent une automobile. Alors, on sait que 80 % des accidents de la route sont dus à un facteur humain, donc d'où la pertinence, là, de sensibiliser la population, de la responsabiliser. Et des fois, on a beau la sensibiliser, la responsabiliser, des fois il faut légiférer. Et évidemment ça prend un contrôle policier, on en convient tous.

La vitesse et l'alcool sont responsables de 50 % des accidents, sont les principales causes. C'est donc dans ce sens-là et en toute logique que le projet de loi est principalement orienté. Les intervenants que nous avons entendus conviennent des objectifs du projet de loi et les partagent. Certains d'entre eux nous ont soumis leurs préoccupations, leurs questionnements. Je suis sincèrement fort désolée de voir la réponse des deux partis de l'opposition à l'égard du 0,05 et des photoradars, considérant le fait que la majorité des gens que nous avons entendus, la majorité des gens que nous avons entendus étaient en faveur du 0,05 et... Les photoradars, je ne veux pas dire nécessairement... Excusez-moi, M. Deslières, là. Je veux dire, de façon générale, le 0,05, la majorité des gens étaient en faveur du 0,05, en exprimant très clairement que c'est un message qu'on envoie, un message clair que la consommation d'alcool et la conduite automobile ne vont pas ensemble.

On convient tous que le problème important, ce sont les récidivistes. On n'a jamais minimisé ou diminué l'importance qu'ont les récidivistes dans le facteur... ou dans le bilan des décès dus à l'alcool. Ceci dit, on pense qu'il faut tout de même travailler en amont et qu'il faut envoyer un message clair à la population que, l'alcool, certaines personnes, à 0,02, ont déjà des problèmes de concentration de conduite automobile, il y a un problème également avec le champ visuel. Alors, c'est un élément. Et, comme toutes les provinces canadiennes qui ont opté pour cette mesure-là depuis de nombreuses années, même des décennies, nous pensons que le Québec est rendu à l'heure de faire ce changement important là.

Alors, M. le Président, tout ce que je voudrais dire, pour terminer, c'est que, depuis le début, j'ai manifesté mon ouverture, j'ai toujours dit que c'était un projet de loi... que je pense que la sécurité routière doit transcender la partisanerie politique. J'ai toujours fait preuve d'ouverture. Même, quand on a annoncé les six mesures, en juillet dernier, j'avais convoqué les partis d'opposition le 4 juillet, la veille, pour les informer. On a même offert aux partis d'opposition des briefings techniques avec la Société de l'assurance automobile, avec le ministère. Je suis ouverte à la bonification, à l'amélioration de ce projet de loi là, aux amendements. L'objectif, pour nous, c'est de sauver des vies humaines. Nous espérons que nous allons pouvoir compter sur votre collaboration. Nous espérons que ce sera un travail sérieux qui sera fait et que tout le monde va travailler dans le même sens.

M. le Président, la fin de mon mot, tout simplement, je voudrais remercier les gens, en fait les gens de la commission qui ont travaillé avec nous. Je voudrais également remercier les fonctionnaires du ministère qui sont avec nous, les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui, eux, ne sont pas partisans, et qui sont là, qui travaillent depuis de nombreuses années à la sécurité routière, et qui vont assurément, au cours de l'étude du projet de loi, nous permettre... en tout cas, ils vont nous faire part de leur expertise. On aura sûrement à les interpellier pour savoir pourquoi on n'est pas allés plus loin, pourquoi on ne peut pas faire ci, pourquoi... Il y a toujours des raisons. Alors, des fois, on peut dire: On aurait dû faire ça, ça aurait été bien, mais il y a toujours beaucoup d'éléments à considérer dans une décision.

Le projet de loi, il a été mûrement réfléchi, longuement pensé. On s'est accotés sur des études, des

analyses, sur une expertise extraordinaire qui est détenue à la Société de l'assurance automobile et au MTQ, et on est très fiers de proposer ce projet de loi là. C'est un très beau projet de loi, je pense, qui va dans le sens de sauver des vies humaines, d'améliorer le bilan de la sécurité routière, M. le Président. Et, je vais vous dire, comme mère de famille, moi, j'y crois profondément, à ce projet-là, M. le Président.

Et j'ose espérer qu'en tout respect à l'égard de tout le travail qui a été fait par la Table québécoise de la sécurité routière, les 41 membres ou 41 partenaires qui, pendant 18 mois, ont travaillé à établir un consensus, à nous faire des recommandations... Et je le répète, c'est six mesures qui se retrouvent dans la loi, mais une grande partie des recommandations sont déjà à l'étape de travail, on est en cours, on est en continu par rapport à l'ensemble, à la grande majorité des recommandations de la table, et c'est dans ce sens-là qu'on va continuer.

Il faut assurer une sécurité durable, comme le disait je ne sais pas trop quel organisme qui a sorti ce mot-là qui est tout à fait pertinent dans un contexte de développement durable. Maintenant, nous, on propose aux Québécois un projet de loi dont les bases seront une sécurité durable pour le bien-être et pour sauver nos gens, sauver nos jeunes parce qu'on aime ces gens-là. Ce sont nos pères, nos mères, ce sont nos enfants, nos grands-parents, nos collègues de travail. On veut que ces gens-là restent avec nous parce qu'on les aime et on veut les protéger. Alors, merci à tous et bon travail lors de l'étude du projet de loi.

**Le Président (M. Bergman):** Pour votre information, il vous reste 3 min 30 s.

#### M. François Ouimet

**M. Ouimet:** Alors, merci, M. le Président. À mon tour de remercier l'ensemble des parlementaires des deux côtés de la Chambre pour le travail qui s'est accompli tout au long de cette consultation. J'espère que nous allons réussir à créer... Nous avons obtenu, je pense, une belle harmonie, nous avons une belle harmonie au sein de la commission, et j'espère que cette belle harmonie va se poursuivre et que nous réussirons à créer un modus vivendi qui va faire en sorte que le sort du projet de loi...

Dans le fond, le sort du projet de loi, il est entre les mains des partis de l'opposition. Le gouvernement a fait son lit, a tracé les mesures, il les a inscrites dans la législation. Je pense que, par rapport aux deux mesures ou trois mesures qui semblent controversées pour nos amis... Corrigez-moi si je me trompe, là, mais, le 0,05, vous avez des réserves par rapport au 0,05, de la part des deux partis de l'opposition. Quant aux photoradars, j'ai compris que c'était davantage l'ADQ qui avait des difficultés avec les photoradars. Et reste la question des pneus d'hiver, où je pense que le député, notre collègue de Beauharnois était un peu en réflexion.

● (18 h 40) ●

On a entendu plusieurs choses lors de la commission parlementaire, mais, bref, trouvons le modus vivendi qu'il faudra pour à la fois exprimer votre différence d'opinion sur différentes facettes, mais, je pense, de ne pas hypothéquer le sort de ce projet de loi, parce que je pense que ce serait très dommageable si le projet de loi

n'était pas adopté à la fin du processus. La ministre démontre beaucoup d'ouverture, et je pense que nous ferons preuve de beaucoup d'ouverture. Mais, dans le cadre d'un gouvernement minoritaire, ça interpelle le sens des responsabilités à la fois du gouvernement mais à la fois des partis d'opposition. Alors, travaillons dans le sens de vous permettre d'exprimer vos opinions divergentes avec le gouvernement mais sans hypothéquer le sort du projet de loi. Merci.

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

**M. Tomassi:** Non, c'est correct.

**Le Président (M. Bergman):** Merci. Alors, la Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup. Bonne soirée.

*(Fin de la séance à 18 h 41)*