



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 4 décembre 2007 — Vol. 40 N° 19

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 (4)

**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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 4 décembre 2007 — Vol. 40 N° 19

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association du transport écolier du Québec (ATEQ) et	
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	1
Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)	9
Fédération motocycliste du Québec (FMQ)	17
Association des restaurateurs du Québec (ARQ)	27
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)	37
Association des policières et policiers provinciaux du Québec (APPQ)	45
Association des directeurs de police du Québec (ADPQ)	57
Conseil permanent de la jeunesse (CPJ)	65
Corporation des propriétaires de bars, brasseries et	
tavernes du Québec inc. (CPBBTQ)	73

Intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

M. Jean Domingue, vice-président

Mme Julie Boulet

M. Serge Deslières

M. Pierre Gingras

M. Tony Tomassi

M. Janvier Grondin

M. Luc Ferland

M. François Ouimet

M. Pierre Reid

M. Guy Ouellette

- * M. Luc Lafrance, ATEQ
- * M. Gaston Lemay, idem
- * Mme Monique Léveillé, ATUQ
- * M. Marc Vendette, idem
- * M. Robert Lalonde, RLVQ
- * Mme Nathalie Légaré, idem
- * M. Bernard Benoît, FMQ
- * M. Normand Noiseux, idem
- * M. Richard Perron, idem
- * M. Marcel Veilleux, ARQ
- * M. François Meunier, idem
- * Mme Dominique Tremblay, idem
- * M. Pierre Gaudreault, idem
- * M. Romain Girard, APAQ
- * M. Jean-Guy Dagenais, APPQ
- * M. Yves Morency, ADPQ
- * Mme Hélène Dumais, CPJ
- * M. Renaud Poulin, CPBBTQ
- * Mme Lise Gagnon, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 4 décembre 2007 — Vol. 40 N° 19

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 (4)

(Onze heures trente-trois 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. Ouellette (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).

Le Président (M. Bergman): Merci. Nous allons entendre ce matin l'Association du transport écolier du Québec et l'Association du transport urbain du Québec, et deuxièmement, le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

Auditions (suite)

Alors, je demande à l'Association du transport écolier du Québec et l'Association du transport urbain du Québec à prendre leurs places à la table. Alors, vous avez 15 minutes pour faire votre présentation et suivie d'un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre. Je sais que vous allez diviser le 15 minutes entre vous autres, alors le micro est à vous. Si vous voulez être assez bons pour identifier vous-mêmes et les personnes qui vous accompagnent et pour faire votre présentation en 15 minutes. Merci.

Association du transport écolier du Québec (ATEQ) et Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

M. Lafrance (Luc): Parfait. Bonjour. Mon nom est Luc Lafrance, je suis directeur général de l'Association du transport écolier du Québec, et je suis accompagné du président du conseil d'administration de l'ATEQ, M. Gaston Lemay, qui vous fera la présentation du mémoire que nous avons déposé. Je crois que vous l'avez reçu hier, là; à cause des problèmes de circulation, ça a rentré un peu sur le tard, là, on s'en excuse. Mais c'est M. Lemay qui va vous faire la présentation.

M. Lemay (Gaston): O.K. M. le Président, membres de la Commission des transports et de l'environnement, Mme la ministre. Dans un premier temps, même si nous sommes déjà intervenus à quelques reprises devant cette commission, permettez-moi de vous faire une brève présentation de notre association.

D'abord, l'Association du transport écolier du Québec existe depuis plus de 45 ans. À l'époque, quelques transporteurs scolaires ont souhaité se regrouper afin non seulement d'améliorer leur sort, mais aussi et surtout mieux structurer cette industrie qui en était à ses premières années d'existence.

Au fil des ans, notre association a progressé, si bien qu'aujourd'hui, avec plus de 650 membres, l'ATEQ représente 90 % de l'industrie du transport scolaire au Québec. Son membership est constitué à la fois de transporteurs scolaires possédant de grosses flottes d'autobus, de transporteurs ayant moins de 10 véhicules, voire même des propriétaires opérateurs possédant un ou deux autobus. Ces transporteurs se retrouvent un peu partout sur le territoire de la province, autant en zone urbaine que rurale. Matin et soir, plus de 8 000 autobus effectuent plus de 1 million de kilomètres et transportent près de 650 000 élèves. C'est sans compter évidemment les voyages parascolaires et les déplacements des organismes de loisir, de sport ou communautaires.

En ce qui concerne le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière, nous tenons à vous informer d'entrée de jeu que nous sommes d'accord avec l'objectif visé par ces projets de loi, c'est-à-dire l'amélioration du bilan routier en matière de sécurité. D'ailleurs, l'ATEQ est présente à la Table québécoise sur la sécurité routière et a participé aux travaux du comité de travail «Usagers vulnérables» découlant de cette table. L'association est donc favorable à la mise en place de mesures permettant d'améliorer notre bilan routier.

Mais, avant de donner notre point de vue sur différents éléments du projet de loi, nous tenons à souligner que, depuis la fin des années quatre-vingt-dix, avec, entre autres, la mise en place de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, c'est-à-dire la loi n° 430, l'industrie du transport lourd du Québec s'est prise en main, et plusieurs mesures ont été mises en place afin d'améliorer le bilan routier. Cette loi a permis à plusieurs égards de modifier et d'améliorer le comportement non seulement des transporteurs, mais aussi de tous les intervenants de l'industrie.

Pour ce qui est de notre secteur d'activité, soit le transport scolaire, celui-ci est reconnu comme étant le plus sécuritaire. En effet, à chaque année, lorsque la Société de l'assurance automobile du Québec rend public son rapport sur la sécurité, le transport scolaire détient le plus bas taux d'accidents, de blessés légers ou graves ou

encore de mortalité que n'importe quel autre type de transport.

Donc, sans revoir article par article chacun des projets de loi, nous souhaitons plutôt reprendre différents éléments qui s'y trouvent et faire part de nos commentaires. Je vais laisser la parole à mon directeur général pour continuer sur les différents...

M. Lafrance (Luc): Concernant les grands excès de vitesse et les courses de rue, première des choses, sans lire tout le texte qui est là, on peut vous dire qu'on reconnaît qu'il y a un problème, surtout dans les zones 90, 50 et 30 km/h. Et il faut qu'il y ait des interventions qui soient faites afin que ces zones-là soient, de façon... sécurisées davantage. Parce que, selon les statistiques de la SAAQ, selon les rapports des corps policiers... D'ailleurs, nous sommes en train de faire un relevé des différentes infractions qui ont été émises dans ces zones, particulièrement dans les zones de 30 km/h et moins. On l'avait fait l'année dernière, lors du lancement de notre campagne de sécurité, et, juste pour l'île de Montréal, il y avait eu, durant l'année 2006, 900 infractions qui avaient été données dans des zones de 30 km/h et moins. Donc, pour nous, c'est un élément important du projet de loi pour lequel nous sommes tout à fait d'accord pour qu'il y ait des interventions qui se fassent.

Par contre, la suspension de permis de conduire soulève un questionnement à savoir s'il s'agit d'un conducteur de véhicule lourd, soit un permis de classe 1 ou classe 2, versus leur permis de conduite de véhicule de promenade. Parce que, vous savez, dans l'industrie du transport scolaire, il y a une pénurie de conducteurs d'autobus scolaire. Alors, si l'individu se fait prendre, exemple, le dimanche, avec son véhicule privé, en grand excès de vitesse et son permis est suspendu pour une période de 30 jours, six mois ou autre chose, pour l'industrie, ça peut être à quelque part problématique parce qu'on a déjà un problème de main-d'oeuvre. Donc, de le suspendre au niveau de ses opérations professionnelles, ça pourrait être problématique. Alors, on tenait à vous le soulever, de ce côté-là.

Dans le cas, je dirais, des courses de rue, bien on n'a rien à ajouter là-dessus, on est tout à fait d'accord avec la proposition qui est déposée dans le projet de loi.

L'alcool au volant, dans un premier temps, on tient à vous informer qu'à l'Association du transport écolier du Québec on a adopté une politique de tolérance zéro, pour nos membres, pour l'alcool et les drogues au volant du véhicule scolaire.

● (11 h 40) ●

En ce qui concerne le programme d'anti-démarrreur éthylométrique administré par la SAAQ, nous nous inscrivons en faux quant à la possibilité qu'un conducteur puisse bénéficier de ce programme pour la conduite d'un autobus scolaire. On ne voudrait pas... Et on a déjà défendu un dossier en ce sens-là dans la région de la Côte-Nord, il y a quelques années, où un conducteur s'était fait prendre en état d'ébriété avec son véhicule privé, et il avait obtenu la permission de la SAAQ d'installer ce genre de système là pour pouvoir continuer à travailler et à conduire un autobus scolaire.

À la différence, ce que je disais tout à l'heure, on a un problème de main-d'oeuvre, mais, de l'autre côté, aussi, il ne faut pas oublier que ce sont des enfants que

nous transportons. Et on voit d'un mauvais oeil un conducteur d'autobus scolaire qui, tout au long de son parcours avec des élèves, soit obligé d'opérer son système antidémarrreur éthylométrique en soufflant dans le bidule pour faire redémarrer l'autobus ou s'assurer qu'il ne s'arrête pas. Alors, pour nous, ça pose un problème d'éthique vis-à-vis les élèves, vis-à-vis les enfants qui se font transporter, le fait qu'on permette à un chauffeur d'utiliser ce type de système là dans un autobus scolaire. D'ailleurs, dans le dossier dont je vous parlais, en Côte-Nord, on s'est retrouvé devant le Tribunal du travail contre le syndicat qui représentait l'employé, et nous avons eu gain de cause pour ne pas utiliser ce genre de système là dans les autobus scolaires.

Pour ce qui est de la saisie immédiate du véhicule lorsque le conducteur a une alcoolémie supérieure à 160 par 100 ml de sang, cela soulève aussi un problème dans l'industrie. En effet, si le conducteur d'un autobus scolaire se retrouve dans cette situation — ce qu'on ne souhaite pas et ce qu'on ne vit pas dans notre industrie — et que l'autobus est suspendu, bien là aussi ça pose problème. Que le conducteur soit suspendu, qu'il y ait des mesures de prises contre lui, ça peut aller, mais qu'on saisisse le véhicule pendant une période précise, bien ça pose problème, surtout quand on parle qu'on a beaucoup de petits transporteurs qui ont deux, trois ou quatre véhicules. Donc, le lundi matin, il a besoin de l'ensemble de ses autobus. S'il fallait qu'il s'en fasse saisir un pendant une période de temps, bien il risque d'être en problème pour offrir le service aux élèves pour le transport quotidien. Alors, pour nous autres, la saisie des véhicules pourrait être problématique. On comprend que c'est purement théorique, par rapport à l'industrie du transport scolaire, parce que ce n'est pas des cas qu'on vit... qu'on a déjà vécus dans l'industrie.

En ce qui est à l'accès graduel à la conduite, on est tout à fait d'accord sur les permis, pour l'obtention d'un premier permis. Et on se permet dans le mémoire, peut-être, de faire un petit aparté et vous parler du permis de classe 2, qui a une période graduelle d'obtention, où il y a une période de trois mois d'approbation pour l'obtention du permis du classe 2. Pour nous, ça pose problème. Mme la ministre est bien au courant du dossier, mais on tenait quand même à vous le soulever. On a proposé et obtenu un projet pilote où, plutôt que d'avoir une période de trois mois d'apprentissage, qui est purement factice et théorique, qu'il y ait une période pratique de 25 heures en entreprise avant l'obtention d'un permis. Je pense que ça, c'est beaucoup plus efficace que la période de trois mois actuelle. Mais, si je vous dis ça ce matin, ce n'est pas à l'intérieur des deux projets de loi, vous ne le trouverez pas. C'est quelque chose que... c'est un autre dossier qu'on tenait malgré tout à vous souligner.

Au niveau des cellulaires au volant, ce sujet a déjà été traité dans le cadre du mandat d'initiative que s'était donné votre commission il y a, je pense, un an ou un an et demi. À cette époque, nous étions venus vous informer que le cellulaire et la radio à ondes courtes — c'est-à-dire le CB — sont des outils de travail pour les transporteurs scolaires et les conducteurs. Souvent, ces moyens de communication font l'objet d'une clause dans les contrats de transport scolaire signés entre les commissions scolaires et les transporteurs.

Il pourrait survenir qu'en cours de transport la commission scolaire ou le propriétaire de l'entreprise ait à communiquer avec son conducteur pour différentes raisons, soit l'absence d'un élève, ou le parent est inquiet parce que peut-être que l'élève s'est endormi dans l'autobus puis il n'est pas débarqué à l'endroit qu'il devait débarquer, ou il y a un problème de température, comme on vient de vivre hier et qu'on risque de vivre au cours de l'hiver. Alors, il faut que l'école ou la commission scolaire soient capables de communiquer avec le conducteur d'autobus. Alors, si, lui, n'a pas le droit de répondre ou il n'a pas le droit d'avoir un cellulaire dans son autobus, pour nous, ça pose problème de ce côté-là.

On sait qu'il y a beaucoup d'entreprises qui ont une politique d'entreprise pour que le cellulaire ou l'utilisation du système de communication ne soit pas à des fins personnelles, mais c'est quand même un outil qui nous est exigé et qui est fort utile dans l'industrie. Donc, on demande à ce qu'on puisse envisager la possibilité que l'industrie du transport scolaire ait une certaine exemption quant à l'interdiction d'utilisation du téléphone cellulaire.

Concernant les radars photo et les caméras au feu rouge, au début des discussions dans ce dossier-là, que ce soit à la Table de concertation gouvernement-industrie du transport lourd ou à la Table québécoise sur la sécurité routière, l'Association du transport écolier du Québec avait des réserves quant à la mise en place des radars photo et caméras au feu rouge. Pour nous, la meilleure façon de diminuer la vitesse sur les routes est d'avoir plus de policiers sur le territoire. Nous comprenons par contre qu'il y a des segments de route où il est presque impossible pour une voiture patrouille d'assurer le respect des limites de vitesse de façon sécuritaire autant pour les policiers que pour les automobilistes.

Nous tenons aussi à mentionner que le projet de radars photo ne faisait pas l'unanimité tant à la table de l'industrie du transport lourd qu'à la table sur la sécurité routière. Nous nous questionnons, l'ensemble de l'industrie du transport lourd, sur non pas l'efficacité du système, mais sur la gestion, à savoir les constats émis au propriétaire du véhicule, alors que le contrevenant est le conducteur. Dans le cas où le conducteur est le propriétaire du véhicule, il n'y a pas trop de problèmes, mais, comme vous le savez, dans l'industrie du transport lourd, il en est tout autrement. Comment identifier le bon conducteur? Comment s'assurer que la gestion de ce dossier ne dégénère pas en conflit de travail? Bien sûr, dans l'industrie du transport scolaire, il est assez simple d'identifier le conducteur fautif; le problème se situe davantage sur la façon de dénoncer le conducteur fautif.

À la lumière de tous les commentaires soulevés, entre autres, par l'industrie du transport lourd, il a été proposé de procéder d'abord par un projet pilote pour l'installation d'un tel équipement, ce que, nous, on applaudit, d'avoir un projet pilote dans un premier temps. Le projet de loi n° 42 prévoit un processus par lequel le constat est envoyé au propriétaire, par la suite il lui sera... Oui?

Une voix: Il reste quatre minutes puis je n'ai pas dit un mot.

M. Lafrance (Luc): Alors, on va accélérer.

Une voix: Non, non, mais, moi, je n'ai pas dit un mot encore.

M. Lafrance (Luc): On va laisser faire le texte. Dans le fond, pour ce qui est du photoradar, ce qu'on dit, nous autres, c'est: L'application, oui, ça peut être efficace; c'est sur la gestion. Lorsqu'on arrive au moment de dénoncer le conducteur, quand le conducteur est prêt à signer le formulaire comme quoi c'est vraiment lui qui était au volant, ça va bien. C'est lorsque le conducteur va refuser de signer; bien là, pour nous, ça risque de poser problème parce qu'on risque d'avoir des conflits de travail et ça va être la parole du conducteur contre la parole du propriétaire, s'il décide de contester l'infraction. Alors, pour nous, ça risque de poser problème. D'ailleurs, on avait demandé des mesures plus encadrées qui rendent, je dirais, la dénonciation plus obligatoire par le biais peut-être d'un volet peut-être plus légal, de façon à ce que l'odieux ne soit pas porté par le transporteur ou le propriétaire d'entreprise.

Rapidement, quant aux limiteurs de vitesse, on n'est pas nécessairement contre. De toute façon, notre industrie est plus ou moins touchée par ça parce qu'on est surtout dans les zones de 90, 50 ou 30 km/h. Il peut arriver qu'il y ait certains autobus qui aillent sur l'autoroute pour du transport nolisé, mais, encore là, le type de véhicule, le confort des véhicules fait en sorte que c'est très rare qu'on voit des véhicules qui vont au-delà du 100 km.

Mais, au point de vue technique, on tenait à dire que des autobus construits avant 1998 ne peuvent pas être... la limite de vitesse ne peut pas être fixée, parce qu'il n'y a pas le système électronique dessus. Et le minibus, bien ça, même encore aujourd'hui on ne pourra pas le faire.

Donc, ça fait le tour rapidement d'à peu près le mémoire que vous avez entre les mains. On pourra répondre à vos questions. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci.

Mme Léveillé (Monique): M. le Président, Mme la ministre...

Le Président (M. Bergman): Il reste seulement deux minutes.

Mme Léveillé (Monique): Oui, bien, c'est ça, je pense qu'on a eu un problème de compréhension, et je demanderais votre indulgence, si c'est possible. Parce qu'on est dans du «time-sharing» de sept heures, et effectivement on avait convenu qu'on ferait moitié-moitié du temps qui nous était alloué. Mais, bon, c'est sûr qu'on n'a pas fait de répétition générale, là. Alors, j'apprécierais juste qu'on ait le temps quand même de faire notre présentation en tant qu'Association du transport urbain, que... je vais apprécier.

Le Président (M. Bergman): Ça va. Ça va.

Mme Léveillé (Monique): Vous êtes d'accord avec ça? Parfait. Donc...

Le Président (M. Bergman): Combien de temps vous avez besoin, madame, pour...

Mme Léveillé (Monique): Regardez, je vais faire le plus rapidement possible, d'accord?

Le Président (M. Bergman): Parfait. D'accord? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Juste une question de directive et d'information, là. Je trouve que c'est préjudiciable pour cette association-là. Je comprends que ça a été leur organisation, mais, moi, je serais prêt, là, à leur céder un moment au cours de la journée, un moment au cours de la journée pour qu'ils puissent nous présenter leur mémoire et qu'on les questionne, qu'on échange avec eux, parce que je pense que c'est préjudiciable à cette association. Je ne sais pas si mes collègues sont d'accord avec...

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

M. Gingras: M. le Président, je sais que les gens de l'ATUQ doivent reprendre le train, je pense, à 13 heures ou quelque chose. Moi, sur mon temps, là, je serais prêt à leur donner un cinq minutes ou un quatre minutes. Je ne sais pas si le temps ministériel est la même chose. Et, si on leur donne un quatre minutes chaque, ça leur fait 12 minutes pour faire leur présentation.

Le Président (M. Bergman): Parfait, parfait, parfait.

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): Parfait. M. le député de Beauharnois, ça va pour vous?

M. Deslières: Ça va. Vous?

Mme Léveillé (Monique): Oui, oui, ça va.

Le Président (M. Bergman): Ça va.

Mme Léveillé (Monique): Très correct.

Le Président (M. Bergman): Ça va.

Mme Léveillé (Monique): Je vous remercie infiniment. Alors, allons-y rondement. Permettez-moi, donc, je suis Monique Léveillé, secrétaire générale de l'Association du transport urbain. Permettez-moi de vous présenter Marc Vendette, qui est directeur général adjoint de la Société de transport de Laval et qui est également un de nos précieux collaborateurs dans tous les dossiers de la sécurité.

Je tiens donc à vous remercier, dans un premier temps, de nous recevoir, de nous accueillir, de nous permettre d'exposer notre point de vue. Et je tiens à souligner que, le mémoire que nous avons déposé, nous le déposons en tout esprit de collaboration et qu'il reflète le consensus de nos membres, donc les neuf sociétés de transport que nous représentons.

Avant de parcourir les faits saillants du mémoire que vous avez entre les mains et que vous avez reçu personnellement hier, permettez-moi également de faire

une brève présentation de ce qu'est l'Association du transport urbain du Québec.

● (11 h 50) ●

D'abord, nous représentons les neuf sociétés de transport en commun. La mission de l'ATUQ est d'assurer la promotion du transport en commun et la défense des intérêts de ses membres auprès autant des partenaires de l'industrie que des différentes instances gouvernementales, comme nous le faisons aujourd'hui. De plus, l'association contribue par différents projets et activités à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport, notamment par un exercice de «benchmarking» dont nous avons tiré quelques données dans le mémoire.

Au niveau de nos neuf sociétés membres, elles ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. Elles desservent à elles seules plus de 4 millions de personnes, ou 52 % de la population du Québec — donc, c'est une industrie importante — sur un territoire de plus de 4 000 km². Quelques données significatives: en 2006, un peu pour vous situer, nos membres possédaient un parc de véhicules de 3 180 autobus; elles disposaient d'effectifs chauffeurs de 4 973 chauffeurs; et elles réalisaient plus de 351 millions de déplacements.

Dans cet esprit-là, vous pouvez comprendre pourquoi, pour nous, la sécurité des déplacements des personnes, c'est non seulement une préoccupation constante, c'est non seulement un atout concurrentiel par rapport à l'automobile, mais ça fait partie également de notre «core business», si l'on peut dire. Nous ne pouvons donc à cet égard rester indifférents à la détérioration du bilan routier que vous avez tous constatée comme experts à l'intérieur de cette commission. Cependant, sans être alarmistes, il nous faut collectivement bien cerner la problématique — en tout cas c'est notre approche — comprendre les causes de cette dégradation — donc avoir le bon diagnostic si on veut avoir le bon remède — se fixer des objectifs qui soient mesurables, atteignables, en ciblant les mesures les plus porteuses. À cet égard, et comme membres de la Table québécoise de la sécurité routière, nous savons fort bien, et vous le savez aussi, que le comportement de l'utilisateur de la route est responsable à 80 % des accidents. Donc, la cible de toute cette réforme, de toute cette démarche, c'est d'améliorer le comportement fautif des conducteurs.

Donc, l'autre élément que j'aimerais mentionner, c'est que, pour nous, bien que certaines mesures aient été très médiatisées ou aient fait l'objet de débats à l'intérieur de la table, il n'y a pas de panacée, il n'y a pas de recette miracle, il nous faut, si on veut redresser le bilan routier, une vision d'ensemble et une approche globale d'intervention.

Mme la ministre, M. le Président, nous avons utilisé trois critères d'analyse des deux projets de loi qui nous ont été soumis. Est-ce que les projets de loi traduisent bien l'esprit des mesures recommandées par la table québécoise?, premier critère. Deuxième critère: Est-ce que les outils proposés dans les projets de loi sont utiles et efficaces pour améliorer le bilan routier du Québec? Et, troisième critère: Est-ce que ce qui est proposé est faisable et réaliste, dans son application concrète, pour les neuf sociétés de transport que nous représentons?

De façon générale, je tiens à souligner que nous souscrivons totalement à la démarche qui a été entreprise. Cependant, nous avons trois points sur lesquels nous aimerions questionner les projets de loi et qui nous posent problème.

Le premier point: l'interdiction de faire usage d'un appareil muni d'une fonction téléphonique et tenu en main. Donc, nous faisons référence à l'article 49, plus précisément. Dans le langage populaire, on appelle ça l'interdiction du cellulaire au volant. Sur le plan du principe, nous n'avons aucune difficulté avec cette mesure. Pourquoi? Parce que, déjà, pour nous, l'utilisation du cellulaire est proscrite et disciplinée. D'accord? Alors, un conducteur qui se prévalerait d'utiliser son cellulaire, c'est disciplinable, pouvant aller jusqu'au congédiement — c'est des mesures progressives. Donc, en tant que tel, ça ne nous pose pas problème, d'autant plus que notre compréhension de l'interprétation de 49, c'est que ça permet également l'utilisation des GPS, et, pour nous, ça, c'est un volet très important puisque nous sommes en plein développement de systèmes d'aide à l'exploitation.

Par contre, où nous avons un petit bémol et bien que nous ayons vérifié auprès de la SAAQ l'interprétation de 49: nos sociétés de transport utilisent également toutes des systèmes de radiocommunication conventionnels avec combiné, et ça, normalement, puisqu'il n'y a pas de clavier de composition, normalement ça ne devrait pas être touché par l'article 49. Mais on demanderait quand même une précision dans 49 pour être sûr que ça ne le soit pas. Donc, on demanderait que 49 soit formulé de façon à ce que ça devienne: Faire usage d'un... Bien, tu sais, ce n'est pas la formulation finale, mais l'esprit: Faire usage d'un téléphone cellulaire — combiné — ou de tout autre appareil ayant une fonction téléphonique avec clavier, tel le BlackBerry. Et là ça aurait le mérite d'être clair et de ne pas nous impacter.

Deuxième point: obligation d'activer un limiteur de vitesse sur les véhicules lourds. Alors, article 65, dans ce cas-là précis, on a... D'abord, initialement, il faut comprendre que c'est une demande traditionnelle du camionnage, d'avoir des limiteurs de vitesse à 105 km/h. Mme la ministre, quand vous avez annoncé vos six priorités, la cinquième faisait état également de cette mesure-là pour les camions lourds. Dans le projet de loi, c'est devenu pour les véhicules lourds.

Encore là, sur le plan du principe, on n'a pas de difficulté avec ça, parce que nos autobus — et je vais être précise — depuis... de génération de la 2000 et suivantes, sont déjà munis... ils sortent de l'usine Novabus avec un limiteur de vitesse qui est limité à 100 km. Alors, ça, on n'a pas de problème, d'autant plus qu'on a des sociétés dans les zones urbaines où les vitesses de toute façon sont loin du 100 km — à 100, à 100. Et même on a des sociétés qui limitent à 90. Où on a un problème, c'est les vieilles générations d'autobus où, même si c'était possible d'activer, de mettre mécaniquement un limiteur de vitesse, bien on ne le recommande pas. Alors, on a une difficulté avec cette...

Une voix: ...

Mme Léveillé (Monique): C'est ça, avec cet élément-là. Deux suggestions: ou on se prévaut de l'arrêté

ministériel, c'est-à-dire qu'il y aurait une liste des autobus qui ne pourraient pas être assujettis, ou alors...

Une voix: ...

Mme Léveillé (Monique): O.K., mais ça ne le dit pas comme ça.

Mme Boulet: Mais on va le dire comme ça.

Mme Léveillé (Monique): O.K., parfait. Bien, ça vient de régler le problème. On ne sera pas venus pour rien. Et l'autre élément...

Mme Boulet: Il faut être muni.

Une voix: ...

Mme Léveillé (Monique): Deux minutes? Oui, ce ne sera pas long, j'achève. Et l'autre élément, l'autre possibilité, c'est de revenir à la formulation initiale, qui était «les camions lourds», qui était encore plus simple.

Troisième élément: le fameux dossier des photoradars et des caméras feu rouge. Alors, écoutez, l'article 61 — j'ai un long texte dans le mémoire, que je vous invite à lire, il me reste deux minutes, alors c'est sûr que je ne le lirai pas — nous avons un problème. Dans ce cas-ci, c'est vraiment un problème de principe, parce qu'on le dit: Le fondement, le principe fondamental de toute cette démarche est de modifier le comportement d'un chauffeur. Alors, le chauffeur qui ne paiera rien, qui ne saura rien, qui ne sera pas du tout impacté, sauf si son patron le dénonce — parce que c'est à ça que ça va revenir, puis là j'abrège — nous, ça nous pose un problème, ça en pose un à Luc, ça en pose... comme disait Luc, tantôt, ça pose un problème à tout le monde.

● (12 heures) ●

Ceci étant dit, nous nous sommes référés beaucoup à un rapport que, si vous ne l'avez pas lu, je vous invite à lire, un rapport qu'a déposé la SQ, qui est super intéressant. Nous avons fait nous-mêmes nos recherches, et, partout où on utilise les nouvelles technologies, tout le monde a la même approche, c'est-à-dire qu'il est de régie interne de remettre la contravention. Donc, il n'y a pas de solution originale à cette problématique-là. Cependant, et nous insistons là-dessus, nous avons un projet pilote, nous souhaitons que ce soit un vrai projet pilote, et nous souhaitons continuer à essayer de trouver une solution satisfaisante, parce qu'actuellement nous n'avons pas le consensus nécessaire pour faire de l'application des nouvelles technologies un succès.

Deuxièmement, je le disais tantôt, il ne faut pas qu'il y ait de panacée, il ne faut pas qu'il y ait de solutions simplistes aux difficultés du bilan routier, les nouvelles technologies ne sont qu'un levier parmi d'autres. Nous pensons que le travail policier, et nous en faisons la démonstration dans notre mémoire, le renforcement des contrôles policiers, le meilleur ciblage de leurs interventions, c'est très important. Et finalement, comme c'est un projet pilote et comme, à 81, dans le projet de loi n° 42, il est très clairement établi que les articles, exemple 61, deviennent caducs à la fin du projet pilote, bien, à ce moment-là, il faudra travailler

pour trouver, d'ici la fin du projet pilote, une façon de faire qui soit satisfaisante pour tout le monde. Merci beaucoup. J'ai essayé de faire le plus rapidement possible.

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

Mme Boulet: Alors, merci à tous d'être là ce matin. Il y a plusieurs éléments. Par contre, je vais revenir, si vous me permettez, Mme Monique, là, je vais revenir sur votre dernier point, là, par rapport aux nouvelles technologies. On comprend, là, qu'il y a une problématique d'application pour vous autres, pour ceux qui ont des flottes de véhicules, pour... Par contre, c'est le même problème partout, hein? Partout où il y a des photoradars ou des caméras feu rouge, ils ont le même problème, et partout on applique directement à l'entreprise... on envoie le billet d'infraction, puis l'entreprise est responsable de gérer tout le reste. Nous, on a fait un pas de plus, on a permis, à l'intérieur de la loi, d'identifier le conducteur et que le billet d'infraction soit réémis au nom du conducteur. On est allés aussi loin qu'on pouvait aller pour permettre aux gens qui sont propriétaires de flottes de pouvoir identifier le conducteur. Alors, on a fait un pas de plus.

Ceci dit, on en convient, c'est un projet pilote, et, s'il y a des choses à ajuster, à peaufiner, on est ouvert à ça. Alors, on veut que ce soit bien clair avec toute l'industrie, que ce soient les taxis, les transporteurs écoliers, autobus, que ce soient les flottes de camions, on est ouvert, c'est un projet pilote. Si on doit s'ajuster ou faire des modifications, regardez, ça nous permettra, pendant cette période d'essai là, de s'ajuster. Alors ça, c'est le message que je voulais vous dire. Mais, en permettant aux gens d'identifier le conducteur, on a déjà fait un pas de plus que ce qui se fait partout à travers le monde avec les nouvelles technologies. Alors, on pensait que c'était facilitant pour l'industrie. C'est dans ce contexte-là que cette décision, elle a été prise.

Maintenant, je vais revenir, M. Lafrance, si vous me permettez, sur votre mémoire parce qu'il y a quelques endroits où, moi, je vois des contradictions. Alors, vous dites... Premièrement, les grands excès de vitesse, là, vous êtes d'accord avec ça. Par contre, vous trouvez que la suspension du permis soulève un questionnement. Moi, là, si j'ai un chauffeur d'autobus qui, en rentrant chez eux, commet l'infraction de grands excès de vitesse, je m'excuse, mais je ne voudrais pas que, le lendemain matin, il prenne le volant de l'autobus où mon fils embarque. Je m'excuse, là, mais je pense que quelqu'un qui commet ce type d'infraction là, la suspension de permis ne peut pas être bonne juste pour quand il est au volant de son véhicule privé puis que, là, le lendemain matin, la suspension de 24 heures ne s'applique pas puis qu'il puisse prendre l'autobus. Moi, là, je m'excuse, mais il n'est pas plus apte à conduire. Si la suspension de 24 heures s'applique parce qu'on commet une infraction qui est dangereuse, bien, peu importe le véhicule qu'il va prendre, pour moi, la suspension du permis doit être là, là.

Alors ça, c'est dans un premier temps, parce que vous revenez également à la... vous venez également avec la saisie du véhicule pour ce qui est de l'alcool au volant. C'est clair que, si un conducteur d'autobus est

pris avec un taux d'alcoolémie qui nécessite une saisie du véhicule, c'est clair qu'on ne saisira pas l'autobus, là. Il y a une question de gros bon sens là-dedans. On va demander à la compagnie de nous envoyer un nouveau chauffeur, mais c'est clair qu'il n'y a pas personne qui va partir avec l'autobus puis avec les enfants qu'il y a dedans.

M. Lafrance (Luc): Si vous permettez, si vous me permettez, Mme la ministre...

Mme Boulet: Mais comprenez-vous, Luc...

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

Mme Boulet: ...c'est une question de gros bon sens.

M. Lafrance (Luc): Oui, oui, bien, c'est ce qu'on...

Mme Boulet: Bien, on va demander à la compagnie de remplacer le conducteur, mais c'est clair qu'on ne va pas saisir un autobus comme on saisit la Honda Civic ou la... tu sais, on...

M. Lafrance (Luc): Mais je vais vous donner un exemple, si vous me permettez. Pas plus tard qu'il y a à peu près six mois, il y a un transporteur dans la région de la Beauce qui nous appelle, à l'ATEQ, pour nous dire qu'il y avait un problème parce qu'il y avait un de ses conducteurs qui, durant la fin de semaine, avait fêté un peu trop. Tout le monde en a ri un peu, mais ce n'est pas vraiment drôle. C'est que, le dimanche matin, il se pensait le lundi matin, lui, puis il avait les clés de son autobus, il est allé au garage, il a pris son autobus en état d'ébriété — il n'y avait pas d'enfants dedans, tant mieux — et la Sûreté du Québec l'a arrêté, l'a interpellé. Il y a des mesures disciplinaires qui ont été prises contre le conducteur, et tout ça. Ça, ça va. Mais ce qu'on ne voudrait pas, c'est que, s'il arrivait d'autres situations comme ça — puis on ne souhaite pas que ça arrive — là, l'autobus soit saisi le lundi matin, puis le transporteur qui a juste trois autobus, bien il a un problème.

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Lafrance (Luc): C'est ça qu'on voulait souligner.

Mme Boulet: Ça, c'est clair. Je vais aller rapidement, il ne me reste pas beaucoup de temps. Le CB, c'est permis, alors inquiétez-vous pas pour le CB.

Et l'autre chose que vous me dites, vous me parlez que les points PEVL... En ce qui concerne le dossier des PEVL, le propriétaire de l'entreprise n'a pas à être pénalisé pour le comportement d'un de ses conducteurs. Deux affaires, vous avez déjà des points PEVL, vous êtes déjà pénalisé, je ne vois pas pourquoi ce serait différent avec les photoradars, puis vous allez... L'ACQ nous demande complètement l'inverse: elle, elle veut juste des points PEVL puis elle ne veut pas de pénalité en termes d'amende. Alors, c'était juste pour vous ramener ça. Mais les points PEVL existent déjà. Lorsqu'un de vos conducteurs fait une infraction en cas de vitesse, vous perdez déjà des points PEVL. Pourquoi

qu'avec les photoradars il ne faudrait pas qu'ils en perdent, des points PEVL, les entreprises?

M. Lafrance (Luc): Bien, ce que, nous, on avait compris, puis je pense qu'il n'y a pas juste l'ATEQ qui l'avait compris, l'ATUQ aussi avait compris ça...

Une voix: L'APAQ aussi.

M. Lafrance (Luc): ...et l'APAQ aussi, c'est que, dans le projet pilote, il n'y avait pas de points PEVL au dossier. Là, on vient d'apprendre, là...

Mme Boulet: ...l'amende et les points PEVL.

M. Lafrance (Luc): Il y a l'amende... Oui. Mais ce que, nous, tout le long du processus du dossier, que ce soit à la table québécoise ou à la table de l'industrie, notre compréhension, l'ensemble de l'industrie, je dirais, de personnes, c'est qu'il n'y avait pas de points PEVL dans le projet pilote. C'est un peu pour ça qu'on vous avait inscrit cet élément-là.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député...

Mme Boulet: D'accord. Alors, merci, M. Lafrance, Mme Léveillé. Merci beaucoup.

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

M. Gingras: Merci. Donc, bonjour à MM. Lafrance et Lemay et à Mme Léveillé et M. Vendette. Peut-être une question à chaque groupe, si vous le permettez.

Tout d'abord, au niveau des autobus scolaires, vous parlez, MM. Lafrance et Lemay, d'accès graduel à la conduite et de la difficulté, au niveau des conducteurs, d'avoir à recruter les conducteurs. Parfaitement d'accord avec la ministre quand elle dit qu'il n'y a pas de passe-droit au niveau de l'alcool ou il n'y a pas de passe-droit non plus au niveau des grands excès de vitesse: si son permis est suspendu, son permis est suspendu, et encore plus je crois qu'il n'a pas à prendre en main un autobus scolaire et des enfants. Donc, vous parlez de l'accès graduel à la conduite, à la page 4 de votre mémoire. Pouvez-vous nous donner des détails du projet pilote de formation que vous voudriez mettre sur pied?

M. Lafrance (Luc): Bien, je vous dirais, il est déjà en place. Ce qu'on voulait souligner, c'est que, nous autres, dans l'industrie, bon, pour l'obtention des permis de classe 2, présentement il y a une période d'apprentissage, trois mois. En termes pratiques, quelqu'un qui veut être conducteur d'autobus scolaire, puis c'est la façon dont ça se fait un peu partout, c'est qu'il va chercher son permis théorique et il a trois mois qu'il doit faire un apprentissage et conduire au volant d'un autobus pendant trois mois...

M. Gingras: Avec quelqu'un.

M. Lafrance (Luc): ...avec quelqu'un qui détient le permis. Malheureusement, dans l'industrie, il

y a un problème de main-d'oeuvre, de disponibilité de main-d'oeuvre. Alors, il devient difficile d'avoir, pendant trois mois, quelqu'un qui conduit avec un autre... deux conducteurs par autobus, finalement, dans l'autobus. Ce qu'on a convenu avec la SAAQ — c'est ce qui était beaucoup plus efficace — c'est qu'il y a une période de pratique de 25 heures obligatoire reconnue par la SAAQ qui se fait présentement, et qui fonctionne très bien, et qui est beaucoup plus efficace que le trois mois actuel. Ça fait que ce qu'on souhaiterait, c'est qu'éventuellement ce projet pilote là devienne quelque chose de plus permanent de façon à ce qu'on puisse l'appliquer avec l'ensemble de l'industrie. Mais on l'a mis là, c'était un peu pour le souligner, mais ça n'a rien à voir avec les deux projets de loi.

M. Gingras: O.K. J'en ai pris bonne note, M. Lafrance. Maintenant, Mme Léveillé et M. Vendette, difficulté d'application — je pense que vous n'êtes pas la seule industrie — au niveau radars photo puis caméras feu rouge. De devenir des délateurs ou de faire de la délation, je ne pense pas que ça améliore beaucoup le climat de travail entre les chauffeurs et l'association. Dans vos recommandations, vous nous dites... Première recommandation: l'ensemble des instruments: BlackBerry, etc., pas juste le cellulaire à main, et c'est fort compréhensible, vu ce qu'il y a comme nouvelles technologies. Et vous nous dites: On est d'accord pour le GPS aussi, parce qu'on veut équiper nos véhicules de GPS. Je pense que ça, il n'y a pas de problème. Dans l'application et comme recommandation, vous en faites une timidement, vous dites: Ne nous émettez pas de constats à nous, les transporteurs. Mais quelle serait votre recommandation ultime, là...

Mme Léveillé (Monique): Pour la question...

M. Gingras: ...si jamais le photoradar voit le jour?

Mme Léveillé (Monique): Ah! photoradar et... Nouvelles technologies?

M. Gingras: Oui.

● (12 h 10) ●
Mme Léveillé (Monique): Bien, d'abord, première des choses, je pense que, sur le plan du... C'est vraiment sur le plan du principe que, nous, on a une difficulté, parce que, comme je le disais tantôt, tous les travaux par exemple de la table gouvernement-industrie sur les véhicules lourds, l'inclusion des chauffeurs dans... On ne parle plus maintenant de la loi n° 430 comme la loi des propriétaires exploitants, mais c'est propriétaires, exploitants, chauffeurs. La cible, c'est d'amener les gens à prendre conscience... Nous, dans notre mémoire, on fait état de tout ce qu'on fait déjà en termes de sensibilisation: campagne annuelle de sensibilisation auprès de nos chauffeurs, de formation de nos chauffeurs, etc., pour tenter d'améliorer ce comportement-là. L'élément de nouvelles technologies... et je vais vous faire une analogie très simple: quand une contravention est émise sans l'aide de nouvelles technologies actuellement, le chauffeur l'a directement, il a ses points d'inaptitude, il paie sa contravention; avec, par l'intrusion d'une nouvelle technologie,

on dévie complètement de ce principe-là, et c'est ce qui nous pose problème.

Ceci étant dit, est-ce que, les nouvelles technologies, on doit s'en priver? Je ne penserais pas, parce qu'effectivement ils ont fait la démonstration de leur efficacité. Nous, ce qu'on dit: On a travaillé tout l'été, M. Gingras, l'industrie, en comité restreint pour essayer de trouver des solutions, des alternatives intelligentes. Il semblerait qu'on ne soit pas arrivés collectivement encore à trouver quelque chose qui pourrait satisfaire tout le monde. Par contre, l'absence de consensus, l'absence de consensus actuellement fait en sorte que ces mesures-là risquent d'être très mal reçues et que finalement ça aboutisse comme en Ontario puis en Colombie-Britannique et que politiquement on les enlève parce que la population les reçoit mal.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. Je vais adresser ma première question à l'ATEQ. Vous nous dites, dans votre mémoire: Pour nous, la meilleure façon de diminuer la vitesse sur les routes est d'avoir plus de policiers sur le territoire. Vous êtes un des acteurs principaux de ce qui se passe au niveau des zones scolaires. Rapidement, est-ce que, pour vous, la configuration des zones scolaires présentement est bien délimitée, déterminée, les périmètres, la signalisation? Et est-ce qu'il y a, suite à votre... assez d'interventions de policiers particulièrement dans les zones scolaires?

M. Lafrance (Luc): Bien, pour la première partie de votre question, je vous dirais, je n'ai pas nécessairement l'ensemble de la réponse parce que c'est plus un dossier d'ordre, je dirais, municipal sur l'organisation et la configuration des zones scolaires. Mais effectivement il y a une problématique sur l'identification des zones scolaires; ça, je pense que, oui, pour ce qui est... Peut-être que M. Lemay pourrait répondre parce que c'est lui-même un transporteur et un conducteur d'autobus, alors il a à la vivre quotidiennement. Mais je pense qu'effectivement il y a peut-être un problème d'identification des zones.

Dans un deuxième temps, vous disiez ou... effectivement, il y a beaucoup d'infractions. D'ailleurs, l'année dernière, on avait soulevé, comme je le disais tout à l'heure, lors de notre lancement de campagne de sécurité — d'ailleurs, c'est notre 20^e année de campagne de sécurité, cette année, qu'on va faire — on avait répertorié au-delà de 900 infractions sur l'île de Montréal dans les zones de 30 km/h. Les zones de 30 km/h, il faut s'entendre, ce n'est pas seulement des zones scolaires, il y en a ailleurs aussi. Mais le relevé qu'on avait eu du corps policier, c'était qu'il y avait au-delà de 900 infractions dans l'année. Alors ça, je pense que c'est beaucoup trop...

M. Deslières: Sur l'île de Montréal.

M. Lafrance (Luc): Sur l'île de Montréal. On essaie de répertorier à l'ensemble de la province, là, pour notre prochaine campagne, mais, déjà là, ça nous

donne une bonne indication qu'il y a une problématique de ce côté-là.

M. Deslières: Est-ce que vous verriez d'un bon oeil que les contrôleurs routiers aient plus de pouvoirs pour intervenir, exemple, dans ces zones-là?

M. Lafrance (Luc): Je ne voudrais pas m'embarquer dans un débat entre les contrôleurs routiers et les policiers, là. Je pense que c'est tout un débat.

M. Deslières: Allez-y, allez-y, allez-y.

M. Lafrance (Luc): On en a parlé beaucoup à la table sur le transport lourd. Mais je pense que les zones de 30 km/h, ce n'est pas là que sont les contrôleurs routiers, c'est plus des corps policiers qui sont là. C'est des zones municipales, c'est des quartiers résidentiels, donc je pense que c'est plus les corps policiers qui sont là.

M. Deslières: Est-ce qu'ils pourraient être une valeur ajoutée, plus d'interventions suite à votre affirmation disant qu'il manque de policiers?

M. Lafrance (Luc): Ça peut être une solution, mais je ne pense pas que ce soit leur rôle de... Je pense qu'ils en ont déjà assez à...

M. Deslières: Mais si on changeait le rôle?

M. Lafrance (Luc): Déjà que je pense qu'ils en ont déjà assez en termes d'opération sur la vérification des véhicules lourds et d'essayer d'identifier la délinquance sur les véhicules lourds, je pense que, déjà là, ils font un bon travail, mais ils en ont déjà beaucoup, là.

M. Deslières: Alors, si on ne les utilise pas, M. Lafrance, et s'il n'y a pas de policiers, votre affirmation nous disant que, pour avoir plus de sécurité routière... on va rester avec des mots?

M. Lafrance (Luc): Pardon?

M. Deslières: On va rester avec des mots, des paroles?

M. Lafrance (Luc): Bien, pas des paroles, mais je pense que... L'ensemble de l'industrie puis les gens de l'ATUQ aussi l'ont dit tout à l'heure puis je pense que les gens du camionnage ont dû le dire aussi, la meilleure façon d'intervention, c'est de prendre les contrevenants sur le fait, et les identifier, et leur remettre l'infraction. Donc, je pense qu'il y a... Et même les policiers le font dans ce document-là. Je pense qu'eux autres aussi ont mis en place un nouveau plan d'action. Je pense qu'il y a un travail qui se fait, là. Mais, de là à donner aussi ce pouvoir-là aux contrôleurs routiers, je pense qu'il y a...

M. Deslières: Vous n'êtes pas contre l'idée.

M. Lafrance (Luc): Il faudrait fouiller davantage sur la possibilité et la faisabilité.

M. Deslières: Vous n'êtes pas contre l'idée. M. le Président, une dernière question aux gens de l'ATUQ. On s'excuse pour le temps, là, qui a joué contre vous. Dites-moi, quand vous faites part, là, du limiteur de vitesse sur les véhicules lourds et des... des véhicules et les poids lourds, tout ça, vous nous dites: «De plus, certaines de nos sociétés membres ont déjà des limiteurs de vitesse réglés à 90...» Vous avez mentionné 100 également. Et vous nous dites: Mais cependant une partie de notre flotte... Quelle est l'ampleur de votre flotte? Quelle est la partie de votre flotte qui est antérieure à 2000?

Mme Léveillé (Monique): Bien, une chance qu'on a fait nos calculs au petit-déjeuner, ce matin, parce que c'est la question...

M. Deslières: C'est pour ça que je vous pose la question.

Mme Léveillé (Monique): C'est la question que j'ai posée à mon expert qui est Marc. Ce qu'on arrivait... Quand vous regardez... Actuellement, les neuf sociétés, on a 3 180 autobus et on calculait... À combien on arrivait, Marc, ce matin?

M. Vendette (Marc): Si on considère que, depuis les acquisitions de 1999... tous les autres véhicules effectivement sont munis d'un groupe motopropulseur Cummins ISC qui permet facilement de contrôler les vitesses, on a près de la moitié bientôt du parc de véhicules. Lorsqu'on prend pour acquis qu'un véhicule a une durée de vie utile de 16 ans et qu'on change 1/16 du parc de véhicules en enlevant effectivement l'accroissement... Donc, on peut voir que, de 1999 à 2007, 2008, les prochaines livraisons, tous ces véhicules-là qui sont munis du groupe Cummins ISC, c'est possible effectivement, là, de contrôler la vitesse, et ils sont...

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Vendette, Mme Léveillé, M. Lafrance, M. Lemay, merci pour votre présentation, votre contribution.

Une voix: Merci à vous aussi.

Le Président (M. Bergman): Et je demande aux gens du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec à prendre place à la table. Je suspends nos travaux pour quelques instants seulement.

(Suspension de la séance à 12 h 17)

(Reprise à 12 h 19)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue au Regroupement des loueurs de véhicules du Québec. Vous avez 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange avec Mme la ministre et les députés de la commission. Alors, si vous pouvez vous identifier et...

Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)

M. Lalonde (Robert): On peut le faire assis? O.K. Robert Lalonde, président ex-officio du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

Mme Légaré (Nathalie): Nathalie Légaré, présidente du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

Le Président (M. Bergman): Merci et bienvenue. Alors, vous avez 15 minutes pour votre présentation.

● (12 h 20) ●

M. Lalonde (Robert): On va lire vite, ça va bien aller. Permettez-nous tout d'abord de remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement d'avoir invité notre organisation à venir commenter les projets de loi n° 42 et n° 55 et soyez assurés que notre organisation dépose ses commentaires et représentations dans un esprit d'ouverture orienté sur l'efficacité et la sécurité des usagers de la route.

Le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec a été fondé depuis plus de 15 ans et il regroupe 12 entreprises de location à court terme d'automobiles et de petits camions. Les flottes de ses membres représentent un nombre total de véhicules de plus de 35 000 au Québec. Ces véhicules sont donc très présents sur le réseau routier québécois, et l'industrie est très sensible à l'aspect sécurité pour sa clientèle tant du point de vue social que du point de vue économique.

Le fardeau administratif étant déjà extrêmement lourd pour les membres de notre industrie, il est donc souhaitable que les nouvelles législations visant la sécurité soient bien ciblées tout en minimisant les impacts au niveau de la lourdeur administrative.

La vie et la sécurité de nos clients nous tient à coeur et notre industrie s'est toujours fait un devoir de promouvoir des comportements responsables tant chez ses employés que chez ses clients. Notre collaboration et notre conformité aux lois ne s'est d'ailleurs jamais démentie.

Premier point: les grands excès de vitesse. Notre industrie fait face à des coûts d'assurance extrêmement élevés et les risques associés aux grands excès de vitesse ne sont pas sans nous concerner. Le fait d'augmenter le nombre de points d'inaptitude pour ce genre d'infraction nous apparaît certainement approprié. Cependant, lorsqu'il s'agit de suspension immédiate du permis de conduire, nos membres sont inquiets sur l'aspect de la gestion et la récupération du véhicule, notre véhicule, lorsque la situation se présentera à des endroits éloignés ou à des moments en dehors des heures normales d'opération. Il nous apparaît qu'une telle situation risque d'engendrer un alourdissement administratif pouvant être très difficile et coûteux à gérer. Toutefois, l'augmentation du nombre de points et du montant de l'amende pour le conducteur devrait avoir un effet dissuasif auprès des conducteurs fautifs.

L'alcool au volant. Il va sans dire que notre industrie applaudit au fait que l'alcool au volant soit devenu un comportement socialement inacceptable au Québec. Nos membres croient cependant que la norme maximale actuelle de 80 mg est pertinente et efficace.

Le fait d'abaisser le seuil à 50 mg ne nous apparaît pas justifié. Les problèmes vécus sur nos routes relèvent plus des cas du double ou du triple de la norme permise ainsi que des récidivistes refusant d'amender leur comportement. Le resserrement des règlements pour la clientèle des récidivistes et de ceux présentant un taux d'alcoolémie de 160 mg et plus reçoit notre appui et les efforts doivent être concentrés sur ces individus.

Notre inquiétude vient surtout au moment où une saisie du véhicule sera en cause. Il faudra s'assurer de mettre en place un processus administratif simple pour aider nos membres à récupérer leurs véhicules. La saisie immédiate du véhicule dans le cas d'un véhicule loué à court terme affectera bien plus le propriétaire du véhicule que le conducteur délinquant. Nous applaudissons cependant au resserrement des règles pour les récidivistes et les délinquants récalcitrants, mais tout en s'assurant de minimiser les impacts sur nos membres propriétaires des véhicules.

Projet pilote du cinémomètre photographique. Le projet de loi inclut la mise en place du projet pilote pour l'installation de cinémomètres photographiques et de caméras feu rouge à des endroits déterminés. Nul n'est besoin de vous dire que, pour notre industrie déjà fortement sollicitée pour toutes sortes de contraintes reliées aux comportements des clients conducteurs, l'ajout de cinémomètres photographiques sur nos routes ne peut qu'amplifier les complexités administratives auxquelles nos membres sont confrontés au quotidien. Cependant, malgré que nous ne soyons pas convaincus des effets réels de cet outil technologique sur le comportement des conducteurs, s'il s'avérait que celui-ci soit efficace sur la réduction des vitesses sur nos routes, le respect des feux rouges et par conséquent provoque une réduction des accidents, nous ne pouvons pas le rejeter sans avoir préalablement expérimenté le tout à l'intérieur du projet pilote. Nous croyons cependant qu'il faut limiter le projet pilote aux seuls 15 sites initialement annoncés, et ce, pour limiter les impacts administratifs.

Le projet de loi clarifie le fait que le locataire à court terme est réputé être le propriétaire du véhicule routier et que le constat doit lui être transmis par le ministère de la Justice. À ce moment, on s'assure de viser le vrai coupable et on peut espérer que celui-ci soit ainsi sensibilisé à amender son comportement dans le futur. La mécanique de transmission de l'information et les règles administratives s'y rattachant restent à définir. Nos membres jugent comme prioritaire de développer un mécanisme simple, souple et efficace. Les délais prévus devront aussi être raisonnables pour assurer un fonctionnement harmonieux du processus.

Évidemment, comme par le passé, nos membres assurent les responsables du projet pilote de leur collaboration dans le développement, la mise en place et la gestion des règles de fonctionnement d'un processus léger et efficace. Si le projet pilote veut être couronné de succès, il est important d'atteindre efficacement le délinquant pour ne pas que l'outil soit perçu comme un nouveau moyen de taxation.

Nos membres possèdent et louent de petits véhicules lourds à court terme. La proposition de l'industrie du camionnage de ne pas imposer d'amendes aux chauffeurs mais des points aux dossiers PEVL et CVL nous apparaît très pertinente. Nos membres sont déjà gérés par leur

dossier PEVL et celui-ci apparaît beaucoup plus efficace qu'une amende monétaire. La Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds a déjà montré son efficacité par le passé, et ses impacts s'avèrent des plus efficaces pour les intervenants de l'industrie. Il y aurait lieu de bien analyser cette possibilité.

L'accès graduel à la conduite. Pour notre industrie, l'idée de resserrer les règles d'accès à la conduite automobile nous apparaît pertinente et appropriée. Nous appuyons donc cette mesure. Il est intéressant aussi de noter que la majorité des entreprises de location, habituellement pour des considérations de risques, imposent des conditions particulières aux conducteurs de moins de 25 ans.

Le cellulaire au volant. Le cellulaire au volant représente certainement une distraction de plus en plus importante au volant, et la restriction de son usage au mains-libres nous apparaît un compromis acceptable pour notre industrie. Son interdiction totale serait certainement irréaliste dans le contexte actuel et son usage très élargi dans la population.

Finalement, le limiteur de vitesse pour les véhicules lourds. Nos membres possèdent et louent une importante flotte de petits véhicules lourds, actuellement des véhicules de masse nette de plus de 3 000 kg, et sont tous encadrés par la Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds. La limitation de la vitesse de ces véhicules à 105 km/h ne nous cause pas de problème en autant que les moteurs de ces petits camions aient été conçus par le fabricant pour être bloqués de façon électronique au même titre que les gros camions porteurs et semi-remorques. À défaut de cette possibilité incluse au moteur par le fabricant du véhicule, il faudra prévoir certaines exceptions en fonction des types de véhicules.

En conclusion, le RLVQ et tous ses membres sont très concernés par la sécurité sur les routes du Québec et l'amélioration du bilan routier qui ne peut être que positif pour leur industrie et leurs clients. Il est cependant primordial de réaliser que l'industrie de la location de véhicules est déjà extrêmement réglementée et tout ajout de lois et règlements doit se faire dans un souci de simplicité administrative tout en gardant comme objectif, lorsqu'il y a sanctions, de bien viser le délinquant afin que celui-ci puisse amender son comportement.

Nos membres demeurent inquiets sur les règles d'application particulières qui devront être développées en partenariat avec les responsables gouvernementaux pour gérer les infractions émises à leurs clients. La mécanique administrative se devra d'être souple et efficace pour prendre en compte la réalité de nos entreprises tout en prévoyant des délais de réponse suffisants. Dans le cas des nouvelles mesures impliquant la suspension immédiate du permis de conduire ou la saisie du véhicule, nos entreprises veulent s'assurer que les procédures administratives déjà utilisées lors de la saisie du véhicule pour non-paiement d'amende ou pour permis suspendu seront appliquées de façon similaire.

Enfin, le regroupement tient à vous réitérer son intérêt à collaborer avec les autorités gouvernementales dans la recherche commune de moyens visant l'amélioration du bilan routier, et soyez assurés que ses interventions se feront dans la recherche du consensus et de l'équité. Merci beaucoup pour votre attention.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Lalonde, Mme Légaré. Alors, vous étiez présents, votre regroupement était présent à la table de M. De Koninck. Oui? Vous étiez cosignataires du document?

M. Lalonde (Robert): C'est exact.

Mme Boulet: D'accord. Alors, moi, je vais revenir sur deux éléments, M. Lalonde, si vous me permettez. Dans les grands excès de vitesse et dans l'alcool au volant, vous êtes d'accord avec les mesures, mais vous avez certaines inquiétudes par rapport à la suspension immédiate du permis de conduire et à la saisie de véhicule. Ce qu'on me dit à la SAAQ, c'est que ces problèmes-là existent déjà puis qu'il y a déjà des solutions, il existe déjà des façons de faire qui vous conviennent, que ça ne devrait pas rien changer dans l'application de ces mesures-là.

M. Lalonde (Robert): C'est ce qu'on désire. C'est ce qu'on voulait se faire assurer.

Mme Boulet: Alors, ça ne changera rien. Ce qu'on confirme, à la SAAQ, c'est qu'il y a déjà des mesures puis des façons de faire qui sont simples, qui conviennent à l'industrie, et tout ça va être maintenu en place. Alors ça, il n'y aura pas de changement, M. Lalonde.

M. Lalonde (Robert): Si on obtient votre assurance, madame, nous, on est très heureux.

● (12 h 30) ●

Mme Boulet: Bien, alors, c'est ça, je tenais juste à vous le préciser, là, parce que c'était important.

Vous parlez également pour le 0,05, puis je n'irai pas plus loin, mais vous dites: Le 0,05... Je tiens juste à vous rappeler que 80 % des gens qui sont interceptés avec un taux d'alcoolémie, c'est leur première infraction. Alors, c'est quand même de façon importante... c'est des gens... c'est une première infraction. Alors, c'est difficile de prétendre qu'à 0,05... Là, on dit qu'entre 0,05 et 0,08 on peut être jusqu'à cinq fois plus impliqué dans un accident, alors je pense qu'il ne faut pas négliger ça. Même si la proportion est plus faible, ce n'est pas rien. Alors, nous, ici, on veut sauver des vies humaines, et, si 0,05 à 0,08, si ça représente 10 décès par année puis 75 blessés, bien je pense qu'il faut intervenir à ce niveau-là, parce que toutes les mesures vont s'additionner pour atteindre les objectifs qu'on s'est fixés.

Je vais revenir sur les amendes PEVL, si vous me permettez, M. Lalonde, parce que vous dites que ça devrait être par les PEVL. Ce qui existe actuellement: quelqu'un qui se fait intercepter, il paie une amende. Moi, si je me fais intercepter, ou M. Tout-le-monde, on paie une amende puis on a des points d'inaptitude comme conducteur. Si je suis un chauffeur de camion, j'ai une amende, j'ai des points d'inaptitude, et l'entreprise qui m'engage a des points PEVL. Alors, ce qu'on fait avec les photoradars... Nous, on pense qu'il doit y avoir juste une catégorie de citoyens. Donc, avec les photoradars, pour M., Mme Tout-le-monde, c'est les amendes. Malheureusement, on ne peut pas enlever les points d'inaptitude parce que

la personne n'est pas interceptée en chair et en os, si on peut dire comme ça. Alors, au Canada, selon la charte, on ne peut pas enlever des points d'inaptitude. Et, pour le camion, bien, ça devient l'amende et les points PEVL. Mais c'est difficilement pensable, pour nous... Là, c'est équitable, alors ce qu'on enlève, c'est les points d'inaptitude tant pour le conducteur que tant pour celui qui conduit un véhicule d'une flotte. Alors, on respecte l'équité, on respecte l'équilibre.

Alors, je voudrais juste vous entendre par rapport à ça, parce que vous semblez dire qu'on devrait aller juste avec les PEVL. Moi, je pense que M. Tout-le-monde, lui, il va payer une amende, puis, s'il est un conducteur d'une flotte, lui, il n'y a personne qui va payer d'amende? Il n'y a personne qui va payer d'amende, c'est juste l'entreprise qui va se faire... il va se faire mettre des points PEVL à son dossier?

M. Lalonde (Robert): Je pense que la pire amende qu'une entreprise peut vivre, c'est le fait de ne plus être en mesure d'opérer. Et on a remarqué, nous, que, depuis l'installation du PEVL, les comportements changeaient sur la route, et c'est très efficace. Et, à un moment donné, je pense que... Écoutez, des amendes, on en paie quand même plusieurs, et, à un moment donné, c'est... La barrière est où? Est-ce que c'est un nouveau pouvoir de taxation ou si c'est un pouvoir de dissuasion? Écoutez, je ne suis pas un spécialiste, là, pour pouvoir débattre de ça, mais ce que je peux dire, c'est qu'on peut voir par expérience qu'au niveau du PEVL les résultats ont été probants, et des fois il n'est pas nécessairement nécessaire de rajouter une amende. M. Tout-le-monde, lui, n'a pas... demain matin, même si, à ce moment-là, il reçoit des points, ça ne veut pas nécessairement dire que son emploi est mis en jeu pour autant.

Mme Boulet: Ce qu'on essaie de faire ici, c'est l'équité pour tout le monde. M. Tout-le-monde va payer une amende, puis l'entreprise va payer une amende ou le chauffeur va payer une amende, parce que je pense qu'on ne peut pas passer à côté de ça. Et les points PEVL, bien, ils sont déjà dans le système, ils ont prouvé, effectivement... ils se sont avérés très efficaces en termes d'amélioration des entreprises, au niveau de plein de volets. Mais ce qu'on veut, nous, c'est l'équité. On ne peut pas dire: M., Mme Tout-le-monde va payer une amende, puis le chauffeur qui conduit pour une flotte, lui, ne paiera pas d'amende. Il y a quelque chose qui n'est pas cohérent, puis on ne peut pas créer deux catégories de citoyens au Québec. Alors, c'était juste dans ce sens-là. Mais je comprends votre position.

J'aimerais vous poser une question: Avec les gens que vous représentez, est-ce que vous seriez favorables à une obligation de munir les véhicules de location de pneus d'hiver? Vous savez que la Commission des transports, l'année dernière, en juin 2006, a recommandé que les locataires de véhicules aient l'obligation de munir les véhicules de pneus d'hiver. Comment vous voyez ça, vous?

M. Lalonde (Robert): L'industrie est en train de... L'industrie est là pour répondre aux besoins de sa clientèle, et la clientèle exige des pneus d'hiver sur ses

véhicules. Sauf que notre industrie, par rapport à M. Tout-le-monde, vit des contraintes au niveau des pneus d'hiver, et la réglementation de... l'obligation des pneus d'hiver nous créerait un cauchemar.

Dans un premier temps, juste en ce moment, il y a certains véhicules qui ne sont pas équipés de pneus d'hiver parce qu'on n'a plus accès à des pneus d'hiver, donc on doit attendre. Vous comprenez que nos véhicules sont notre raison d'être pour vivre. Il y a des problèmes — excusez l'expression — de «back order» présentement.

Dans un deuxième temps, contrairement à M. et Mme Tout-le-monde, on achète et on vend des véhicules à toutes les semaines, et vous comprendrez que je n'irai pas en magasiner, des véhicules, qui vont être livrés à la fin février... des pneus, pardon. Donc, je dois attendre à ce moment-là, je vais prendre possession de mes pneus en même temps, et l'historique fait en sorte qu'on se retrouve avec des problèmes de rupture.

Dans un dernier temps, on achète continuellement des nouveaux véhicules, et, à chaque année, madame, les modèles de grandeur de pneus changent. Ce qui était le même modèle l'année passée, exemple que je peux vous donner, un Impala, c'était sur du 16 pouces, cette année c'est sur 17 pouces. Donc, je me retrouve, à ce moment-là... Et souvent le problème qu'on vit quand c'est un nouveau pneu, je vais dire, le manufacturier le fait dans le modèle quatre saisons mais ne le produit pas immédiatement dans le modèle d'hiver. Donc, c'est beaucoup plus, au niveau de notre industrie, un problème de gestion qu'un problème de... comment je pourrais...

Je ne sais pas comment l'expliquer. C'est qu'on vit des contraintes que M. et Mme Tout-le-monde ne peuvent pas vivre. Mais soyez certaine, madame, d'une chose, c'est que nos clients nous dictent exactement qu'est-ce qu'ils veulent avoir comme produits, et les clients exigent des pneus d'hiver, et je peux vous assurer que le pourcentage est beaucoup plus élevé que les gens peuvent le croire. Mais on vit des contraintes, pour nous, à ce moment-là. Si la réglementation fait en sorte que vous allez forcer les fournisseurs à s'assurer d'avoir, à ce moment-là, des pneus en disposition continue, écoutez, c'est certain qu'on est ouverts à ça. Mais je ne pense pas que c'est une disposition qui est aussi facile à faire. Qu'est-ce qu'on fait, rendus au 15 mars, lorsqu'on annonce une température douce à Montréal? L'hiver est pratiquement fini, est-ce qu'on va chauffer nos pneus d'hiver pour deux semaines? Il y a un coût à ça.

Dans un autre ordre d'idées, le problème qu'on vit aussi, c'est que le contraire va se produire. C'est qu'on a des milliers de véhicules, et qu'est-ce qu'on va faire rendus au printemps? Qu'est-ce qui est plus sécuritaire: est-ce que c'est de rouler avec un quatre-saisons l'hiver ou de rouler avec un pneu d'hiver l'été? Madame, ça nous prend des mois. Cette année, on a été obligés de commencer au début octobre à mettre des pneus d'hiver pour pouvoir faire en sorte que, rendus à la mi-novembre, tous nos véhicules soient installés et, même à ça, on n'a pas encore réussi à le faire. Et en même temps, au mois d'octobre, on se retrouve maintenant avec des températures de plus en plus chaudes. Donc, qu'est-ce qui est plus... Est-ce qu'on va se retrouver... Qu'est-ce qui est plus dangereux? Est-ce que c'est de rouler au mois d'octobre à une température de 20 degrés avec un pneu d'hiver qui va s'user rapidement ou de rouler avec un pneu

quatre saisons au mois de janvier? Ça, je n'ai pas d'étude qui me dit qu'est-ce qui est mieux là-dedans. On a des contraintes, madame. Et je pourrais continuer, mais je pense que tout le monde veut aller dîner. Mais c'est un grand débat pour notre industrie. On vit énormément de contraintes et de problèmes là-dessus.

Mme Boulet: Moi, ça va être correct. Je suis certaine que mon collègue va revenir sur les pneus d'hiver. Alors, ça me fait plaisir, monsieur... Ça va.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Bonjour à vous deux, Mme Légaré, M. Lalonde. J'aimerais revenir à l'alcool au volant. Mme la ministre énonçait que vous étiez cosignataires du rapport De Koninck. Ce que Mme la ministre a omis de dire cependant, c'est que la mesure de 0,05 ne se retrouvait pas comme une recommandation du rapport De Koninck mais qu'il y avait bien d'autres mesures qui avaient fait consensus. Ça, c'est important de le noter et de le souligner à nouveau.

Dans les recommandations qui avaient été faites à la table, effectivement, et je les répète, par la table: d'être plus sévères dans leurs recommandations devant les tribunaux pour les peines qui s'appliquent aux récidivistes d'alcool, donc à ceux qui consomment plusieurs verres et qui sont en haut de 0,08; d'augmenter par la présence policière accrue la perception du risque d'être pris — comme on le dit souvent, plus de chances de gagner à la 6/49 que d'être intercepté, au Québec, dans un barrage ou un contrôle sur l'alcool; accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies. Je pense qu'il y a eu, par la SAAQ, une sensibilisation faite, une sensibilisation-choc de faite cette année, et on voit les résultats cette année, avec la même réglementation, le 0,08, pas de caméra au feu rouge, pas de radar photo: 7 % moins de décès, 22 % moins de blessés. Donc, il faut tirer des leçons aussi de ce qu'on fait de bien.

Au niveau de la récupération du véhicule, si on appliquait une mesure comme le 0,05, louer des véhicules pour 24 heures, on parle d'enlever le permis de conduire puis de saisir le véhicule, qu'est-ce que ça cause à l'industrie comme problématique, sur les quelques... Comment vous dites que vous avez de véhicules au Québec?

M. Lalonde (Robert): 35 000 véhicules.

M. Gingras: 35 000 véhicules.

M. Lalonde (Robert): Le problème qu'on vit avec, c'est que naturellement on est dans une industrie qui doit marcher serrée, c'est-à-dire que notre inventaire coûte tellement cher qu'il faut l'utiliser à son maximum. Donc, on prend des réservations en conséquence. Souvent, lorsqu'un véhicule est saisi, ça prend deux, trois, quatre jours, et ce véhicule-là avait déjà été réservé pour quelqu'un d'autre — peut-être que c'est quelqu'un qui est assis autour de la table, ici — et qui malheureusement va se retrouver sans véhicule parce que notre véhicule est rendu à la fourrière. Et, à ce moment-là, nous allons et

vous allez payer pour un délinquant, à ce moment-là, qui, lui, de toute façon... Ça se peut qu'à ce moment-là on puisse récupérer nos frais en lui facturant les frais en question. Mais ça ne nous donne pas notre véhicule. On ne facture naturellement pas les frais pour les pertes d'usage. Le véhicule, il n'est pas dans notre cour, et on n'a pas rien là-dessus, là, pour le récupérer. Et c'est sûr que ça engendre une routine administrative, là, qui est quand même assez lourde, il faut s'assurer que toute la documentation soit faite.

C'est sûr que, si on réduit de 0,08 à 0,05, statistiquement on va en avoir encore beaucoup plus, de véhicules saisis. D'ailleurs, quand la loi n° 12 a été instaurée, je pense que les policiers connaissaient déjà beaucoup de délinquants, et on a subi une razzia, mais une razzia, on s'est fait saisir je ne sais pas combien de véhicules. Parce que malheureusement il faut comprendre que les délinquants cherchent toujours une route de déviation, et notre industrie est souvent la route qui est empruntée. Qu'on regarde la contrebande de cigarettes, qu'on regarde... Les bandes du milieu criminalisé viennent louer nos véhicules pour pouvoir dévier le système, et nous, là-dedans, malheureusement, on est des victimes. Il n'y a personne qui nous avise d'avance là-dessus.

● (12 h 40) ●

M. Gingras: ...sur ça, là, je parlais de l'alcool au volant. Donc, vous nous dites que le fait d'abaisser le seuil à 0,05, là, ne vous apparaît pas justifié du tout. Ça va faire effectivement de vos clients qui ne sont pas des criminels puis pas des délinquants mais des utilisateurs occasionnels tout à fait respectueux de la loi des délinquants et des criminels, alors que ce n'en sont pas. Ils vont se faire enlever le véhicule, remorquer le véhicule s'il est sur une autoroute et le seul conducteur. Donc, pour vous, là, ça ne vous revient pas. Et ce n'était pas une recommandation de la table.

M. Lalonde (Robert): Définitivement, non. Là-dessus, on est d'accord avec ça.

M. Gingras: Excellent. Donc, je suis d'accord avec vous sur ce point-là. On va passer au point suivant, qui est effectivement les radars photo. Dans les autres provinces, parce que vous avez sûrement un contact avec les loueurs de véhicules des autres provinces, ça a été enlevé en Ontario, on a enlevé cette mesure-là de radar photo, et en Colombie-Britannique. Comment vos confrères de l'Ontario et de Colombie-Britannique vivaient avec cette mesure-là dans le temps où c'était en place dans ces deux provinces-là? Parce que ce n'est pas en place ailleurs, là.

M. Lalonde (Robert): C'étaient des pertes économiques énormes. Ils vivaient des pertes économiques énormes à ce moment-là. C'était une contrainte. C'est certain que, lorsqu'on a annoncé que le Québec... on nous a dit: Bonne chance, à ce moment-là, étant...

M. Gingras: Quelles contraintes que ça pose?

M. Lalonde (Robert): Le problème, c'est que notre industrie, déjà, au niveau des contraventions pour stationnement, à titre de propriétaire, on reçoit déjà les contraventions. On vit déjà un problème de mauvaises

créances d'environ 20 % des contraventions qu'on reçoit, parce que, contrairement à ce que les gens pensent, une infraction, on peut le mettre sur une carte de crédit, mais ça ne fait pas partie de la location au niveau... N'importe qui peut contester les frais de contravention qui sont sur la carte de crédit. On a déjà des mauvaises créances qui s'élèvent à 20 % pour des montants de 50 \$. Imaginez maintenant, des montants de 300 \$, les mauvaises créances qu'on va devoir vivre.

M. Gingras: O.K. Effectivement, ça a été enlevé en Colombie-Britannique et en Ontario. C'est encore en vigueur en Alberta et au Manitoba. Mais, comme d'autres mesures, comme le cellulaire au volant, ce n'est en vigueur qu'uniquement dans une province. On se compare souvent avec les autres provinces du Canada. Comme on a été déclaré nation, donc on a certaines particularités chez nous qui sont différentes des autres provinces, hein, la Caisse de dépôt, etc. Donc, on peut être différents puis être aussi bons ou être sinon meilleurs.

Pneus d'hiver, par exemple, je m'interroge beaucoup. Je m'interroge beaucoup pourquoi? Parce que, utilisateurs occasionnels, les gens qui n'ont pas la conduite... qui ne conduisent pas à tous les jours... Et je regarde les deux tempêtes, cette semaine et la semaine dernière, et sortir avec un véhicule qui n'a pas les pneus d'hiver, là, laissez-moi vous dire que c'est un péril pas uniquement pour la personne qui sort puis pour votre véhicule, mais pour les autres usagers de la route aussi. Donc, je peux vous dire que je m'interroge grandement sur l'efficacité et l'efficacité de la gestion de votre flotte. Il n'y a pas de pénurie de pneus d'hiver au Québec, du moins je l'espère, et je trouve difficile que vous n'êtes pas capables de concilier la température qu'il fait au Québec, ici, avec une utilisation responsable d'un véhicule. Pouvez-vous m'en parler deux minutes?

M. Lalonde (Robert): Premièrement, ce que je dis, c'est que le nombre de véhicules équipés de pneus d'hiver est en grande augmentation. Dans un deuxième temps, on ne s'en cachera pas, c'est que, jusqu'à à peu près, environ, cinq ans, si on fait exception des régions... Disons qu'on va parler de la grande région métropolitaine, parce que c'est là qu'il y en avait le moins, pour ne pas dire du tout, parce qu'il y a cinq ans il n'y avait aucune compagnie de location qui équipait leurs véhicules de pneus d'hiver et, à ce moment-là...

O.K. Les compagnies de location ne sont pas assurées pour leurs dommages, et donc on doit, à ce moment-là, lorsque quelqu'un accidenté notre véhicule, on doit assumer les dommages sur le véhicule en question. Et malgré tout, depuis cinq ans, malgré qu'on a augmenté considérablement le nombre de véhicules équipés de pneus d'hiver, le nombre d'accidents avec nos véhicules n'est pas en diminution. Et même, si on regarde même le réseau, le bilan routier de plusieurs années, on m'a même dit, je pense, que, dans les années quatre-vingt-dix, il y avait quand même une diminution du nombre d'accidents au Québec. Et malgré tout les compagnies de location — je recommence encore — dans la région de Montréal n'avaient pas de véhicules équipés de pneus d'hiver.

Dans la région de Montréal, en ce moment, il doit y avoir facilement entre 10 000 et 15 000 véhicules.

On parle de problème d'entreposage, et aussi il faut faire l'installation de ces pneus-là, et vous savez qu'à ce moment-là ça prend un certain temps à équiper, des pneus. L'industrie ne dit pas qu'elle ne veut pas équiper ses véhicules de pneus d'hiver. L'industrie dit qu'elle vit certaines contraintes qui font que, si elle est réglementée à ce niveau-là, elle ne va pas nécessairement répondre à la demande, c'est tout ce qu'on dit. Notre intention, c'est d'équiper le maximum de véhicules possible de pneus d'hiver.

M. Gingras: Je vous remercie beaucoup de votre présence et d'avoir répondu...

Mme Légaré (Nathalie): Excusez, je vais peut-être juste...

M. Gingras: Oui, en 30 secondes.

Mme Légaré (Nathalie): Oui, 30 secondes. Juste pour appuyer M. Lalonde. Notre compagnie a majoritairement des pneus d'hiver sur la majorité de leurs véhicules, et les véhicules qui n'en ont pas, c'est parce que les fabricants n'en ont pas. Il y a certains types de véhicules que les pneus d'hiver n'existent pas, il existe des pneus traction mais pas des pneus d'hiver. Et il y a certains véhicules, comme il le mentionnait tout à l'heure, que les véhicules viennent de sortir, c'est des nouvelles grandeurs, et ils ne sont pas accessibles encore.

M. Gingras: Je vous dirais, des véhicules comme ça, je ne vois pas ça au Québec. Merci.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Bien sûr, dans le temps qui m'est imparti, je vais choisir mes combats puis nos questions. Ce n'est pas parce que ça ne me tente pas.

M. Lalonde, je vais commencer par vous, si vous permettez. Dans votre mémoire, à la page 4, vous nous dites clairement, clairement — je parle de l'alcool au volant — que le projet de loi fait fausse route, n'est pas sur la bonne cible. Vous nous dites: «...la clientèle des récidivistes et de ceux qui présentent un taux d'alcoolémie de plus de [...] et plus reçoit notre appui, et les efforts doivent être concentrés sur ces individus.»

Moi, je partage l'avis de mon collègue. On va introduire une nouvelle mesure de 0,08 à 0,05. Présentement, on est incapable de faire respecter le 0,08, le 0,12, le 0,15, le 0,22. On nous dit qu'il n'y aura pas d'ajout d'effectifs policiers et on introduit une nouvelle mesure. Et là, tout à coup, on oublie les récidivistes, ceux qui font tellement de dommages sur notre chose. Et, vous, vous nous confirmez ça, là. Vous nous dites: S'il y a des mesures concernant l'alcool au volant, une série de mesures, une panoplie de mesures, faites donc respecter ce qui existe présentement puis mettez donc plus de policiers. Quelques mots sur ça.

M. Lalonde (Robert): Vous me demandez d'être... On ne peut pas être contre la vertu, c'est certain que...

M. Deslières: Non, mais, vous savez, des projets de loi, des articles de projet de loi qu'on n'a pas les moyens de les appliquer, la question se pose.

M. Lalonde (Robert): Écoutez, je ne suis pas un lobbyiste, je ne suis pas un opérateur. Je suis dans une mauvaise position pour vous répondre là-dessus.

M. Deslières: Non, mais vous nous le dites, là, dans votre... dans le projet...

M. Lalonde (Robert): En autant que je suis concerné, je pense qu'on devrait concentrer nos efforts sur le 0,08 et plus, qui sont les récidivistes, que de commencer à inclure des gens qui, entre guillemets, pour moi, ne sont pas des délinquants, entre 0,05 et 0,08. Je ne suis pas un ingénieur de formation, je n'ai pas eu accès à aucun document, là, qui démontre qu'entre 0,05 et 0,08 le nombre d'accidents augmente, là, de cinq fois. Je ne suis pas capable de pouvoir vous dire si c'est vrai ou pas vrai, je n'ai lu aucune étude à ce niveau-là...

M. Deslières: Non, mais c'est certain qu'il y a des statistiques qui vont nous dire...

M. Lalonde (Robert): ...mais déjà je pense qu'on a déjà assez à faire là-dessus.

M. Deslières: ...qu'il y a des accidents, des blessures graves ou des décès dont on a enregistré le taux d'alcoolémie de 0,05 à 0,08, mais, par rapport au 0,08, 0,12, 0,15, 0,22, on ne parle pas de la même chose, là, puis 6 %, puis 3 %, puis... bien c'est un de trop. Sauf qu'il faut y aller avec les mesures et les moyens, les choses. Si on a 6 % à une place puis on a 24 % ailleurs, il me semble, le bon sens nous appelle de dire: Bien, on a des lois présentement, il faut quand même faire appliquer ça, avec tous les dommages qu'on a constatés chez les récidivistes, tous les dommages que causent les récidivistes à l'ensemble des citoyens et citoyennes. On s'entend sur ça.

M. Lalonde (Robert): On est d'accord.

M. Deslières: Mais, là où on ne s'entend pas, madame — ma question va s'adresser à vous, Mme Légaré: les pneus d'hiver. Je viens d'entendre votre collègue nous dire, là, qu'il y a des problèmes d'approvisionnement, puis tout ça. Mais, en tout respect, là, je dois vous dire que ça, c'est la responsabilité de votre association, de votre compagnie, de votre industrie. Quand on nous dit qu'il y a seulement 10 % des véhicules, au Québec, qui ne sont pas dotés de pneus d'hiver, savez-vous comment ça représente, Mme Légaré? C'est 400 000 à 500 000 véhicules, parce que notre parc immobilier, c'est autour de 5 millions. Donc, vous voyez qu'il y a là un élément de dangerosité qui est palpable, à l'évidence même. Il y a 500 000 véhicules qui, à tous les jours, pendant cinq, six, sept, huit mois, vont utiliser la route, avec des conséquences qui sont, et pour le chauffeur et pour les autres... peuvent avoir des conséquences mortelles.

● (12 h 50) ●

Et vous êtes une des dernières associations ou... qui est mentionnée, hein, à l'annexe 4 du rapport de M. De Koninck, qui nous dit: «Les locateurs de véhicules forment la clientèle qui s'oppose le plus à l'obligation des pneus d'hiver.» Vous nous faites part d'un certain nombre de raisons, tout ça. Mais, à ce que je sache, quand les clients viennent louer un véhicule chez vos différents concessionnaires, en tout cas corrigez-moi si je me trompe... On nous dit: Il y a des coûts, des inventaires, mais, à ce que je sache, vous chargez plus cher à ces locateurs-là. Je pense que c'est 8 \$ par roue.

Mme Légaré (Nathalie): Certaines compagnies, oui.

M. Deslières: Certaines compagnies. Donc, quand vous nous faites valoir qu'il y a des coûts, des approvisionnements, mais, moi, je m'excuse, là, je ne peux pas souscrire à ça. Vous nous dites, dans votre mémoire, que vous êtes pour la sécurité routière et que vous allez faire tous les efforts, mais il n'y a pas lieu présentement... Parce que vous êtes un peu le dernier quartier qui résiste à cette mesure-là en nous disant: Ecoutez, il y a des problèmes d'inventaire, des problèmes de coûts, puis tout ça, quand on sait... Parce que c'est beau de dire... Puis j'entends souvent Mme la ministre nous dire: Il y a seulement 10 %, mais 10 % de 5 millions, c'est 450 000 à 500 000 véhicules qui présentent — entre vous et moi, là, le bon sens est là, là — des problèmes de sécurité routière, c'est 500 000 véhicules sur notre chose. Qu'est-ce que vous avez à... Commentaire?

Mme Légaré (Nathalie): Ce que je peux vous dire là-dessus, c'est que, pour l'industrie, ça dépend de l'ampleur de la compagnie et d'où est-ce qu'elle est située. Si je parle de ma compagnie à moi, qui est une simple succursale: beaucoup plus facile à gérer et beaucoup plus faisable qu'une compagnie comme M. Lalonde, qui est beaucoup plus grosse, avec beaucoup plus de succursales, avec des véhicules qui se promènent d'une place à l'autre. C'est très difficile à gérer parce que nos véhicules doivent être constamment récents. Ils partent, ils reviennent, on doit constamment savoir où ils vont, et on a... Oui?

M. Deslières: Non, allez-y, allez-y. Je vous écoute. Complétez, complétez, Mme Légaré.

M. Lalonde (Robert): Est-ce que je peux juste ajouter un point? On n'a jamais parlé de coûts. On n'a jamais parlé de problèmes d'achat. Ce n'est pas d'acheter le pneu qui est notre problème.

M. Deslières: Bien, les inventaires, les...

M. Lalonde (Robert): C'est l'installation... Ce que je vous dis, c'est certain que... Et je suis certain que, si vous êtes en affaires, vous n'achèterez pas des inventaires pour trois ou quatre mois d'avance à ce moment-là. Donc, vous allez attendre lorsque vous allez recevoir vos véhicules pour commander les pneus qui vont aller sur les véhicules en question, et on se retrouve, au mois de janvier, février, avec des ruptures de stock. Ça, c'est une réalité à ce moment-là, là. Ce

n'est pas l'industrie de la location de véhicules qui le fait.

Dans un deuxième temps, vous dites: On a 35 000 véhicules. Il faut prendre le temps de les installer, les véhicules, et, dans un même temps, il faut prendre le temps d'arrêter nos véhicules pour le faire. Donc, on ne peut pas les installer nous autres mêmes. On serait incapables, avec un atelier, de le faire dans un délai prescrit, là, parce qu'on parle d'un temps qui est très court. Donc, on doit utiliser les sous-traitants, qui ont d'autres pneus d'hiver à installer, eux autres aussi, ces gens-là, là. On a des contraintes.

M. Deslières: Mais juste pour vous rappeler, si je comprends, puis je vous entends, que les coûts pour votre compagnie et votre industrie, juste vous faire dire... mentionner qu'en termes d'indemnisation à la SAAQ, en termes d'accidents, ça a coûté 1,2 milliard à vous, à moi, tout ça, en termes de société, l'an passé. Et je suppose, je suppose parce que les statistiques sont difficiles à obtenir de la SAAQ à ce sujet-là, je suppose qu'il y a eu des accidents en hiver et qu'une des causes peut être le fait qu'un nombre important de véhicules n'étaient pas dotés de pneus d'hiver. Puis on comprend bien sûr... Bien là, il ne faut pas tomber dans le sophisme non plus. Je m'excuse, là. Je le dis comme je le pense.

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

M. Deslières: Oui, je termine, M. le Président. Tu sais, quand on nous dit: Quatre bons pneus d'été ou quatre bons pneus de quatre saisons, c'est meilleur que quatre pneus d'hiver, franchement, là, je pense qu'on...

M. Lalonde (Robert): On n'a jamais dit ça, là.

M. Deslières: Non, non, ce n'est pas vous qui avez dit ça. Je fais référence... Mme la ministre m'écoute, là. On comprend qu'on compare les tomates avec les tomates, les pommes avec les pommes. On parle de quatre bons pneus d'hiver comparativement à quatre bons pneus de saison ou quatre bons pneus... Et, moi, je suis persuadé que quatre bons pneus d'hiver, c'est plus sécuritaire pour l'ensemble de nos citoyens qui utilisent nos routes.

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

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Et avant tout un commentaire puis reprendre un peu les affirmations de mon collègue de Blainville — je n'aime pas ça le reprendre, mais il faut que je le reprenne parce que je pense que c'est assez important — sur l'alcool au volant. Quand il dit qu'on va en faire des criminels, ceux qui vont être pris entre 0,05 et 0,08, je l'inviterais à relire le projet de loi, à l'article 202.4, troisième alinéa, c'est une sanction administrative. La seule chose qu'on fait, c'est qu'on retire le permis de conduire à celui qui est pris entre 0,05 et 0,08, pour 24 heures. Ça va permettre au conducteur de réfléchir à la situation qu'il vient de faire: d'avoir pris le volant avec un taux

d'alcoolémie de 0,05 à 0,08. Alors, je pense que c'est assez important de le dire: On n'en fait pas des criminels, et j'inviterais le député de Blainville à ne plus le redire dans ses interventions, parce que ça vient fausser un peu le débat. Je ferme cette première parenthèse qui me semble très importante.

La deuxième... la deuxième question... La deuxième question...

Une voix: Question de règlement.

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

Une voix: Quel numéro de règlement?

M. Gingras: ...le député, en fonction du règlement.

Une voix: Quel numéro de règlement?

M. Gingras: M. le Président, en fonction de notre règlement.

M. Tomassi: M. le Président, je peux-tu continuer, là? Il n'y a pas de question de règlement, là.

M. Gingras: Le député n'a pas à juger des propos que je tiens et...

M. Tomassi: Ce n'est pas une question de règlement. M. le Président, je vais continuer...

Le Président (M. Bergman): M. le député a émis une opinion, alors continuez, s'il vous plaît, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci. Merci, M. le Président. Deuxièmement, quand vous dites... concernant les photo-radars, dans le projet de loi, on inclut la possibilité — la possibilité est là, là, c'est marqué en noir sur blanc — où est-ce que la tâche administrative que, vous dites, vous avez 20 % de perte, la possibilité pour... La possibilité pour le locateur de voitures, quand il reçoit l'infraction, d'envoyer, de transmettre un document à l'émetteur de la contravention pour qu'il puisse l'émettre au locataire vient, je crois, répondre à une de vos demandes. Ça ne vous met pas plus de travail administratif, si je comprends bien.

M. Lalonde (Robert): Non. C'est ce qu'on appuyait d'ailleurs. On le disait. C'est ce qui fait...

M. Tomassi: Parfait. Alors, c'est inclus dans le projet de loi.

M. Lalonde (Robert): C'est ça. Ça, on l'appuie. On est d'accord.

M. Tomassi: Vous êtes d'accord. Parfait. Troisième question. Quand vous dites que la Colombie-Britannique a subi des pertes...

M. Lalonde (Robert): ...Britannique, les compagnies de location situées...

M. Tomassi: En Colombie-Britannique.

M. Lalonde (Robert): ...en Colombie-Britannique et en Ontario ont subi des pertes.

M. Tomassi: Exactement. Avez-vous des études là-dessus?

M. Lalonde (Robert): Oui, on a des coûts à l'interne de nos compagnies de location qui doivent subir des pertes pour mauvaises créances parce qu'ils reçoivent une contravention et la personne refuse de rembourser ce que la compagnie a subi. C'est sûr qu'on a des coûts.

M. Tomassi: Oui, mais... Je vous comprends. Mais là, avec la disposition qu'on vous inclut, ça vient...

M. Lalonde (Robert): Ah! on est d'accord.

M. Tomassi: ...ça vient mettre la situation...

M. Lalonde (Robert): On est très heureux de ce qu'on nous a proposé. On est prêts comme citoyens. C'est sûr qu'il va y avoir des coûts administratifs additionnels pour nous, mais, comme faisant partie de la société, on est prêts à les assumer, ces coûts-là, il n'y a pas de problème.

M. Tomassi: Mais merci beaucoup, monsieur.

Le Président (M. Bergman): Merci. Merci, Mme Légaré, M. Lalonde, pour votre contribution.

M. Lalonde (Robert): Merci.

Le Président (M. Bergman): Aux membres de la commission, vous pouvez laisser vos documents ici pendant l'heure du lunch. Et je suspends nos travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 12)

Le Président (M. Domingue): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! On va reprendre nos travaux de la commission. 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 vous 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 aujourd'hui la Fédération motocycliste du Québec, l'Association des restaurateurs du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Alors, je demanderais au premier groupe de vous présenter.

Fédération motocycliste du Québec (FMQ)

M. Benoît (Bernard): Oui. Bonjour, M. le Président. Mon nom est Bernard Benoît. Je vais être le porte-parole au niveau de la Fédération motocycliste du Québec. Je suis accompagné, à ma gauche, de M. Richard Perron, qui est le responsable de la sécurité à la fédération, et, à ma droite, de M. Normand Noiseux, qui est porte-parole du comité d'action politique motocycliste et conseiller auprès de la fédération. Alors, bonjour.

Le Président (M. Bergman): ...présentation, suivie d'un échange avec Mme la ministre et les députés de la commission. Alors, c'est à vous le micro.

M. Benoît (Bernard): Merci, M. le Président. Alors, je vous remercie de nous avoir invités à donner nos commentaires devant cette commission. Notre intervention sera brève, mais nous souhaitons sincèrement qu'elle soit entendue et qu'elle suscitera une action rapide de la part des instances concernées.

Considérant que les motocyclistes sont des usagers de la route à part entière et que leur sécurité devrait revêtir autant d'importance que celle des autres utilisateurs du réseau public, l'intervention de la Fédération motocycliste du Québec — que j'appellerai «FMQ» pour abrégé — sur les projets de loi énoncés ici se concentrera sur les effets qu'on peut en attendre sur la sécurité des motocyclistes, qui constitue notre champ d'action et d'expertise.

Dans un premier temps et de façon générale, ces projets de loi sont louables et devraient obtenir l'appui de la majorité de la population du fait qu'ils servent l'objectif visé, soit celui d'améliorer la sécurité liée à l'usage du réseau routier. Cependant, force est de constater qu'ils contiennent peu sinon aucun élément pouvant accroître spécifiquement la sécurité des motocyclistes ou, à tout le moins, réduire les risques qui les menacent. Nous profitons donc de l'occasion qui nous est présentée pour proposer quelques solutions en ce sens, en espérant de tout coeur que les membres de cette commission et, par ricochet, l'ensemble des élus à l'Assemblée nationale prennent nos arguments suffisamment au sérieux pour agir dès maintenant, en particulier sur les éléments les plus susceptibles d'entraîner à court terme une augmentation du nombre de victimes parmi le groupe d'usagers vulnérables que constituent les motocyclistes.

Mais, avant d'aborder ces solutions, nous croyons important de souligner que les modifications législatives présentement proposées par la ministre des Transports ne produiront les effets escomptés qu'en autant que les ressources nécessaires à leur mise en application soient suffisantes et engagées en ce sens. Ainsi, 2007, qui a été proclamée Année de la sécurité routière, présente à ce jour une amélioration marquée du bilan routier, et cela, sans l'apport d'aucun changement au Code de la sécurité routière. Ce résultat pourrait s'expliquer en partie par le fait qu'après quelques années de relations de travail tendues entre les autorités et les principaux corps policiers, tensions qui ont conduit à un relâchement du zèle appliqué à faire respecter le code et à une détérioration du bilan routier, les forces policières sont, cette année, redevenues omniprésentes aux endroits critiques afin de rappeler aux contrevenants

qu'il y a des conséquences à enfreindre les règles établies.

Nous imaginons avec satisfaction que le ministère des Transports envisagerait également de s'attaquer bientôt à des changements à notre réseau routier, compte tenu de l'affirmation d'un membre de l'Association québécoise du transport et des routes qui déclarait récemment que 30 % des accidents étaient dus à la configuration routière.

Nous saluons l'accroissement des peines liées aux vitesses excessives dépassant certains seuils et celles liées à des récidives. Et nous suggérons en plus qu'il serait approprié de traiter de la même manière certaines infractions lorsqu'elles entraînent un accident. Nous pensons ici au défaut de céder le passage, qui représente la cause la plus fréquente d'accidents impliquant une motocyclette et un autre véhicule. D'un point de vue préventif, sur ce point, nous croyons qu'un programme de sensibilisation continu à longueur d'année, traitant de la réalité des motocyclistes parmi les autres groupes d'usagers, pourrait contribuer à réduire le nombre d'accidents de ce type.

La remise en vigueur de l'obligation de suivre un cours de conduite comme condition préalable à l'obtention d'un permis de conduire nous rappelle la situation qui s'est produite relativement aux motocyclistes à la fin des années quatre-vingt-dix. Cette obligation avait été suspendue malgré nos objections. Deux ans et quelques victimes plus tard, le ministre des Transports de l'époque revenait sur cette malheureuse décision et ramenait l'obligation des cours de conduite pour les motocyclistes. On assiste donc aujourd'hui au chapitre suivant de la logique dictant que la formation n'est superflue pour personne. L'expérience et les études nous prouvent cependant que celle-ci n'est pas une solution miracle. Sa portée est limitée en raison de sa très courte durée. Les comportements observés et vécus par le futur conducteur alors qu'il est passager dans le véhicule de ses parents ou d'amis de même que la période d'apprentissage accompagnée d'un accompagnateur peuvent avoir plus d'impact mais par contre échappent à tout contrôle.

La formation ne peut être mise de côté pour autant et dans ce contexte s'avère même essentielle. Cependant, pour qu'elle puisse avoir les effets recherchés, il faut en reconsidérer deux éléments clés: d'abord, le contenu, qui, en plus de couvrir les connaissances des codes de la route et de la manoeuvre d'un véhicule, devrait faire une plus large place à la sensibilisation aux risques liés à la conduite d'un véhicule. À titre d'exemple, la visite d'un centre de réadaptation des victimes d'accident de la route ou le témoignage d'une de ces personnes devraient être inclus au curriculum des cours de conduite. La FMQ a reçu de nombreux témoignages de participants à ses cours Moto Pro, qui sont orientés vers la conduite préventive, à l'effet que les connaissances et compétences acquises durant le cours leur avaient sauvé la vie.

L'autre élément à revoir s'apparente à celui mentionné plus tôt en ce qui a trait à prévoir les ressources requises et engager à appliquer les dispositions du code. Présentement, deux organismes — CAA-Québec et la Ligue de sécurité du Québec — ont reçu le mandat d'accorder les accréditations aux écoles de conduite et

les certificats de compétence aux moniteurs. Cependant, ils ne disposent pas des budgets nécessaires à une évaluation continue de la compétence et de la conformité de ces écoles et de ces moniteurs aux principes de formation visés par ces cours. Le seul objectif et la mesure essentielle de la performance de ces intervenants se limite actuellement au taux de réussite de leurs élèves au test d'évaluation de la SAAQ. Cependant, que peut-on penser d'un moniteur de conduite moto qui, même s'il est en circuit fermé, circule sans casque et sur une roue pour épater ses élèves? Comme l'attitude revêt autant d'importance que les aptitudes dans la conduite d'un véhicule, nous croyons primordial que soient octroyées aux organismes qui accordent des accréditations et certifications les ressources suffisantes pour être en mesure de s'assurer sur une base continue de la conformité de leurs écoles et des moniteurs.

Au niveau des éléments propres aux motos, les solutions que nous allons énumérer ci-dessous ne sont pas nouvelles. Bien que certaines puissent paraître inédites aux membres de cette commission, elles ont toutes fait leurs preuves ailleurs au Canada et dans le monde. La FMQ les a déjà abordées dans le passé avec des représentants des diverses instances concernées par la sécurité routière, mais à chaque fois elles ont fait l'objet d'un report avant d'être finalement reléguées aux oubliettes. Tout dernièrement encore, le président-directeur général de la SAAQ a eu l'obligeance de nous prévenir de l'intention du gouvernement de réviser certaines parties du Code de la sécurité routière et nous a invités à profiter de l'occasion, en raison de notre expertise spécifique, pour lui soumettre nos recommandations d'ajouts ou de modifications. Ce que nous avons fait, mais hélas aucune d'entre elles ne fait partie des présentes propositions de la ministre des Transports, et nous n'avons pas été informés des raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues. Compte tenu des expériences du passé, nous n'en sommes pas vraiment surpris, mais une fois de plus nous demeurons interloqués et scandalisés par le peu d'importance accordée à la sécurité des motocyclistes, alors qu'au même moment on publie des messages décrivant leur vulnérabilité. Nous en sommes venus à croire que l'État est plus pressé de nous faire payer la note que de réduire nos risques de devenir des victimes.

● (15 h 20) ●

Le but de ce court mémoire n'est pas de traiter de ces solutions dans le détail, mais simplement, dans un premier temps, de rappeler leur existence et de provoquer chez la ministre des Transports et l'ensemble des élus, toutes allégeances confondues, une sérieuse prise de conscience sur l'inertie dont les autorités québécoises font preuve relativement à la sécurité motocycliste depuis nombre d'années. Dans un second temps, nous souhaitons que cette prise de conscience soit suffisamment forte pour conduire à des décisions et à des actions qui prendront effet à court terme, ce qui signifie avant la prochaine saison de moto, soit au tout début de 2008. Voici quelques-unes des modifications récemment soumises ou re-soumises.

Nous avons mentionné plus haut l'absence de contrôle et par conséquent l'incertitude quant aux compétences de l'accompagnateur d'un apprenti conducteur. Dans certains cas, on pourrait aller jusqu'à parler de la

certitude de l'incompétence de l'accompagnateur, lorsque des apprentis ont perdu le contrôle de leur moto en tentant de suivre une personne plus habile mais non attentive aux capacités de l'apprenti. Pour cette raison, cette approche mérite d'être remise en question. En lieu et place, d'autres contraintes ayant fait leurs preuves ailleurs pourraient être considérées. Nous pensons ici à des notions reliées au permis progressif pour les nouveaux détenteurs de permis, soit l'interdiction d'avoir un passager, l'interdiction de conduire la nuit, tolérance zéro pour l'alcool, etc.

Des dispositions devraient être ajoutées relativement à la présence de plaques d'acier, de sable ou de boue sur les chantiers de construction ou aux abords de ceux-ci, car ces éléments compromettent sérieusement la stabilité d'une moto.

D'autres dispositions devraient être ajoutées spécifiant une distance minimale à respecter par tout véhicule autre qu'une moto lorsque ce dernier suit une moto.

Des modifications devraient être apportées au formulaire de rapport d'accident utilisé par les agents de la paix afin qu'il puisse tenir compte de la réalité de la moto.

Les voies réservées: il s'agirait d'autoriser les motos à circuler dans les voies réservées aux véhicules à multiples occupants, taxis et autobus. Des études scientifiques sur cette pratique, un peu partout à travers le monde, ont prouvé qu'elle accroît sensiblement la sécurité des motocyclistes. Une proposition en ce sens est actuellement à l'étude à Toronto.

Prévoir des dispositions pour permettre, après vérification mécanique satisfaisante, l'utilisation sur la route d'une moto originellement vendue exclusivement pour l'usage hors route. Il est paradoxal de constater qu'une moto de fabrication artisanale peut obtenir ce droit, alors qu'une moto de série originellement conçue pour usage hors route mais modifiée pour satisfaire aux exigences du Code de la sécurité routière ne peut être acceptée simplement en raison du fait qu'elle possède déjà un numéro de série la désignant comme véhicule non autorisé à circuler sur le réseau routier.

La liste qui précède n'est pas exhaustive et vise seulement à attirer l'attention des membres de cette commission sur le fait qu'il existe de nombreux moyens d'améliorer le bilan de la sécurité des motocyclistes. Malheureusement, les instances qui auraient le pouvoir de les mettre en application ne s'avisent jamais d'en faire une priorité. Nous aurions souhaité qu'en cette année consacrée à la sécurité routière les usagers vulnérables que sont les motocyclistes aient eu droit à un peu de considération, et nous devons admettre que nous l'avons eue mais pas sous la forme espérée. Elle s'est plutôt présentée comme la constatation par la SAAQ que, puisque les motocyclistes engendrent des coûts plus élevés, il faut hausser leurs contributions d'assurance. Nous comprenons qu'il faille équilibrer les comptes, mais nous déplorons la méthode utilisée qui consiste à rapidement exiger des contributions plus élevées sans mettre autant de hâte à promouvoir des moyens de réduire le nombre des victimes.

La Table québécoise de la sécurité routière, chargée d'identifier et de recommander des pistes de solution pour améliorer le bilan routier du Québec, a,

elle aussi, décidé, et à juste titre, de consacrer ses premiers travaux à des dossiers autres que celui des motocyclistes. De fait, l'environnement routier, la vitesse et le cellulaire au volant ont une portée beaucoup plus vaste. Cependant, ni la SAAQ ni le gouvernement n'ont à attendre que cette table ou une quelconque autre entité leur soumette des idées en ce qui a trait à la sécurité motocycliste. Ça fait plus de 10 ans que nous en faisons, des propositions de solutions. En y jetant un coup d'oeil, on peut facilement en trouver une ou deux facilement et immédiatement applicables.

Pour conclure, nous aimerions attirer l'attention des membres de cette commission sur un événement majeur, planifié depuis bientôt deux ans et qui trouvera sa concrétisation dans quelques semaines, si l'ensemble des élus ne réagit pas dès maintenant. Il s'agit de la catégorisation des motos, qui consiste à leur attribuer un niveau de risque différent selon leur type et leur cylindrée. C'est un peu comme si on considérait qu'une voiture à deux portes présente plus de risques qu'une quatre portes ou qu'une voiture à six cylindres sera plus dangereuse qu'une quatre cylindres. Nous ne pouvons passer sous silence cette dangereuse aberration qui risque, prouvé à l'appui, de provoquer l'augmentation du nombre de motocyclistes tués ou blessés.

L'évidence nous dicte que tout véhicule autorisé à circuler sur les chemins publics satisfait à des critères de sécurité mesurables, établis et communs aux unités de chaque groupe: autobus, camions, automobiles, etc. À l'intérieur d'un groupe donné et du point de vue de la sécurité, le comportement du conducteur est crucial, indépendamment du modèle de véhicule qu'il conduit. Le seul endroit dans les statistiques d'accidents de la SAAQ où on retrouve une surreprésentation est celle de la catégorie des 16 à 24 ans, indépendamment du véhicule conduit. Nulle part dans le bilan il n'est fait mention d'un modèle ou d'une sous-catégorie plus dangereuse qu'une autre à l'intérieur d'une catégorie donnée, exclusion faite de l'âge. Nous remarquons d'ailleurs que les modifications au Code de la sécurité routière présentement proposées par la ministre des Transports touchent toutes au comportement des conducteurs; aucune ne vise les véhicules comme tels. En ce qui a trait à la moto, des études d'accidentologie américaines — le rapport Hurt — et européennes — l'étude MAIDS — mondialement reconnues ont de plus démontré qu'aucun type de moto de série était surreprésenté dans les accidents. La seule catégorie où on a pu observer une plus grande fréquence a été celle des motos modifiées.

Or, le modèle de tarification, basé sur la catégorisation, que la SAAQ a fait approuver et s'appête à mettre en oeuvre aura pour effet d'inciter les personnes à déjouer le système en modifiant une moto aléatoirement considérée par la SAAQ comme plus sécuritaire. Ainsi, par cette approche particulière, et dangereuse en fonction des études citées plus haut, la SAAQ met en place tous les éléments qui mèneront à la création de la seule catégorie la plus à risque, celle des motos modifiées. En dépit des nombreuses représentations que nous lui avons faites sur le sujet depuis plus d'un an, la SAAQ hésite à reconnaître la valeur de ces études dans le contexte québécois. En bref, entre une option qui présente un risque accru qui a été démontré ailleurs et une autre qui, au pire, ne change rien au bilan de sécurité, la SAAQ

choisit la première. Il semble que la complexité et le long processus d'établissement de la grille tarifaire établie par règlement représentent des facteurs incontournables empêchant de modifier dès maintenant cette décision pour tenir compte de nos mises en garde. Autrement dit, le processus passe avant le respect de la vie et de l'intégrité physique de quelques dizaines ou centaines de personnes.

Le seul espoir de ces personnes réside maintenant dans l'empressement que les membres de cette commission, incluant la ministre des Transports, mettront à convaincre les autres membres de ce gouvernement de voter en faveur d'un moratoire empêchant la tarification basée sur la catégorisation. Nous avons proposé à la SAAQ de combler son déficit relié au bilan des motocyclistes en répartissant la hausse requise uniformément à travers l'ensemble du parc de motos. Nous croyons toujours que cette solution est la plus viable pour la SAAQ et la moins dangereuse pour les usagers.

Serons-nous enfin écoutés ou, comme à la fin des années quatre-vingt-dix, faudra-t-il la voix des morts et des handicapés supplémentaires pour faire réagir, dans quelque temps, ceux qui détiennent le pouvoir — dans ce cas, un pouvoir de vie ou de mort sur leurs concitoyens? Sommes-nous à la veille de cesser d'avoir l'impression qu'aucun effort n'est ménagé pour accroître la sécurité des autres usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons, mais qu'en ce qui concerne les motocyclistes on se contente de dénombrer les morts et les blessés, calculer ce qu'il en coûte puis hausser en conséquence leurs contributions d'assurance?

Malgré les déceptions du passé et les récriminations exprimées dans ce mémoire, la FMQ continue encore aujourd'hui, et le continuera, de chercher à travailler de concert avec les diverses autorités et tous les intervenants touchés par la sécurité routière en vue d'améliorer celle des motocyclistes. Le passé ne peut être changé, mais tirons-en des leçons pour tenter de positivement influencer le futur. C'était mon exposé, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, MM. Benoît, Perron et Noiseux, pour votre présentation. Alors, il y a plusieurs éléments, là, je vais essayer de revenir... d'y aller de façon... Vous parlez dans un premier temps, là... c'est parce que vous faites référence, à la page 5, d'un cours de conduite, là, que la personne qui donnait le cours de conduite n'a pas mis le casque, là, puis elle a fait... elle a circulé sur une roue, là. J'imagine que c'est un cas d'exception, monsieur. Alors, il y a peut-être des gens qui ne se comportent pas de façon correcte, ça ne veut pas dire que c'est généralisé. Mais on me dit, M. Noiseux, que vous avez déjà fait la Journée du loup et que vous avez fait la promotion du non-port de casque sur les motocyclettes au Québec. Alors, vous dénoncez une attitude avec laquelle vous avez fait la promotion du non-port de casque; vous avez fait cette journée-là cet été, l'été dernier, qu'on me dit. Alors, j'aimerais juste comprendre: Est-ce qu'il faut ou pas mettre de casque, au Québec, sur les motocyclettes?

M. Noiseux (Normand): M. le Président, si vous vous rappelez bien, quand on a présenté nos argumentations, on l'a présenté sous forme d'interrogation, contrairement, dans le passé, où plusieurs motocyclistes disaient que le casque tue, notre approche n'est pas du tout celle-là. Ce qu'on a soulevé aux autorités, c'est un questionnement sur le fait qu'aux États-Unis les États où le port du casque n'est pas obligatoire affichent un taux de décès inférieur aux États qui l'obligent. Alors, ce qu'on a posé comme question, c'est: Est-ce qu'il y aurait quelque chose à regarder là? Est-ce qu'il y a quelque chose là-dedans qui ferait que le comportement du motocycliste est différent? Et on l'a présenté comme interrogation et on n'a pas du tout et jamais dit que le casque sauvait des vies, ou quoi que ce soit. Donc, on l'a amenée comme interrogation pour la regarder finalement avec les autorités compétentes pour voir s'il y avait une poste de solution ou quelque chose qui se cachait derrière ça.

● (15 h 30) ●

Mme Boulet: M. le Président, vous me dites ici, dans votre mémoire, que vous avez donné à M. Harbour plusieurs recommandations, qu'ils ont reçues, je pense, à la fin de l'été. Alors, c'est faux de prétendre, là, qu'on ne s'en est pas occupé puis qu'on accorde peu d'importance à la sécurité des motocyclistes, là. Ce qu'on me dit ici, c'est que chacun de ces éléments-là mérite d'être approfondi, d'être analysé, d'être étudié, d'être évalué et que ce travail-là n'a pas eu le temps d'être fait.

Quand vous me dites c'est quoi, la distance minimale à respecter entre une auto puis une moto, un formulaire de rapport d'accident, autoriser les motos à circuler dans des voies réservées, je pense que ce sont de bonnes idées, c'est des choses intéressantes à regarder. Maintenant, ce n'est pas parce que vous les avez déposées en juillet que la SAAQ est prête à nous recommander déjà des choses, là, parce qu'elle elle a une évaluation de ces demandes-là à faire, puis, avant d'inclure ça dans une loi, il faut savoir où on s'en va puis il faut savoir... C'est beau, dire la distance, mais c'est quoi, la distance? C'est 20, 30, 40? Vous, vous pouvez prétendre que c'est tant de mètres ou tant de pieds, maintenant il y a des analyses à faire sur ces éléments-là. Ça me semble assez complexe. Ce n'est pas toutes des choses qui sont assez faciles à introduire dans un projet de loi, quand on n'en connaît pas plus les tenants et aboutissants. C'est juste dans ce contexte-là. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas pris en considération ces éléments-là, mais bien parce qu'ils méritent une évaluation plus exhaustive, plus approfondie, qui peut prendre certains délais, là. Alors, je tenais juste à préciser.

Vous parlez également des cours de conduite. Alors, j'aimerais vous entendre sur les cours de conduite qui sont donnés à vos gens. Nous, on réintroduit les cours de conduite pour les jeunes de 16 ans. Alors, est-ce que vous pensez qu'il y aurait lieu de revoir également le contenu des cours de conduite pour motocyclistes? Quels sont les points qu'il faudrait ajouter, ou bonifier, ou améliorer? Dans vos cours de conduite, quelles sont les lacunes, là? Parce que vous en faites presque toute une page, là. Alors, qu'est-ce qu'il faudrait aller chercher de plus dans les cours de conduite? Qu'est-ce qui est déficient dans les cours qui existent actuellement et comment on pourrait améliorer la situation?

Le Président (M. Bergman): M. Benoît.

M. Perron (Richard): Oui.

Le Président (M. Bergman): M. Perron.

M. Perron (Richard): Dans les cours de conduite qui se donnent présentement dans les écoles, ils sont axés à l'apprentissage de base d'une moto. Le cours qui se donne pour la fédération, la personne se présente avec sa propre moto et son permis de conduire qu'il a eu et il fait les exercices avec sa propre moto. Donc, il a une expérience acquise avec sa propre moto. C'est la grosse différence qu'il y a entre l'école de conduite pour l'obtention d'un permis puis celui-là de la fédération.

Mme Boulet: On me dit qu'il y a un cours pour la fédération puis il y a un cours de base qui est donné par la SAAQ, là, c'est ça? Par les écoles de conduite. Est-ce que ce cours-là qui est donné, de base, par les écoles de conduite, est-ce que, selon vous, il est adéquat?

M. Benoît (Bernard): Probablement qu'il y a des améliorations qui peuvent être apportées. La problématique que je décris, que nous décrivons dans le document est surtout le fait que ce qui a été édicté et ce qui est supposé d'être fait, ce n'est pas nécessairement ça qui est appliqué. La qualité des cours qui est donnée varie énormément non seulement d'une école à l'autre, mais d'un moniteur à l'autre à l'intérieur de la même école. Le professionnalisme est parfois absent. C'est pour ça que l'insistance qui a été mise là-dessus, c'est surtout au niveau d'un contrôle continu de l'efficacité ou des méthodes utilisées pour s'assurer qu'on respecte toujours la recette.

La raison derrière ça, Mme la ministre, M. le Président, a mentionné tantôt que c'était probablement une exception, un moniteur qui roule sans casque sur une roue, on le souhaite également. Cependant, ce qu'on a remarqué, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui vont se joindre à une de nos organisations, qui vont rouler avec les autres personnes d'une association, qui viennent de prendre un cours de conduite, et leur façon de se comporter est dangereuse. Et c'est ce qui a fait que certains de nos présidents d'association, par curiosité, sont allés voir ce qui se passait et c'est là qu'on a pu observer que la qualité varie énormément non seulement d'une école à l'autre, mais d'un moniteur à l'autre à l'intérieur de la même école. Et c'est en ce sens qu'on pense que la manière qui a été appliquée peut être valable, sauf qu'elle n'est pas appliquée de la bonne façon.

Et, pour finir de répondre à la question de la ministre, la différence entre le cours Moto Pro de la fédération et celui des écoles de conduite, celui des écoles de conduite vise essentiellement à permettre aux gens d'obtenir leur permis. Le cours Moto Pro, comme M. Perron le mentionnait, est donné aux gens. On leur demande de suivre ça avec leur propre machine et on enseigne tout le temps aux gens, s'ils changent de moto, en même temps de reprendre un cours parce que chaque moto se comporte différemment. Alors, l'objectif, ce n'est pas seulement de savoir la conduire, mais de pouvoir la maîtriser pour pouvoir conduire de façon plus

sécuritaire. Le comportement des moniteurs aussi et l'attitude dans laquelle les cours sont donnés, l'objectif est d'améliorer la sécurité des gens, et c'est un clou sur lequel on tape pendant toute la journée que dure ce cours.

Une voix: Pas pour l'instant, M. le Président.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. D'abord, bienvenue à MM. Benoît, Perron et Noiseux. Merci d'être là. Et je reçois vos commentaires avec beaucoup d'intérêt. C'est sûr que, et sans être d'accord avec le geste qui a été posé sur la catégorisation des motos pour leur facturation... À la page 9 de votre document, vous nous dites que «nous ne pouvons passer sous silence cette dangereuse aberration qui risque, preuves à l'appui, de provoquer l'augmentation du nombre de motocyclistes tués ou blessés». En quoi la catégorisation des motos dans la facturation va apporter un nombre plus élevé de motocyclistes tués ou blessés? Je voudrais juste comprendre.

M. Benoît (Bernard): Comme on l'explique, M. le Président, dans le document, ce qui va arriver, c'est que, quand on crée une situation comme ça, la personne, pour déjouer le système, va, au lieu d'acheter une moto qui va être considérée comme dangereuse au niveau catégorisation ou plus dangereuse qu'un autre modèle, va simplement se virer de bord, acheter une autre moto qui est considérée sécuritaire ou plus sécuritaire, et la personne va la modifier. C'est une moto qui est déjà acceptée, qui est approuvée par tout notre système, mais elle va la modifier pour lui faire faire des choses qu'elle n'est pas conçue pour faire, et c'est à ce moment-là que ça devient plus dangereux parce que l'ingénierie de la machine, les différentes caractéristiques ne sont pas faites pour faire ce que la personne veut lui faire faire. Alors, c'est généralement des modifications qui sont artisanales et qui peuvent amener une dangerosité plus grande.

M. Gingras: Alors, pour être sûr que je vous ai bien compris, là, vous me dites: Cette catégorisation-là des motos dans la facturation va amener plus d'individus à modifier leurs motos illégalement?

M. Benoît (Bernard): C'est exact.

M. Gingras: Ça va. Article 173, page 7, vous nous dites dans votre document: «Des modifications devraient être apportées au formulaire de rapport d'accident — on a vu que, dans le projet de loi, des modifications ont aussi été demandées au rapport d'accident — [...] afin qu'il puisse tenir compte de la réalité [des motos].» Quelles modifications espérez-vous voir? Je voudrais bien comprendre, là.

M. Benoît (Bernard): Présentement, le rapport d'accident, j'aurais dû en avoir un ici, là, mais... dans les... c'est un choix... c'est un... la description de l'environnement, des conditions qui entourent l'accident par l'agent de la paix, c'est des choix de réponses, et, à ce moment-là, il y a des choix qui ne sont pas là, qui sont propres à la

moto. Par exemple, dans le cas où il y a une sortie de route dans une courbe, généralement la seule option, ça va être d'indiquer que c'est la vitesse qui a été le problème. C'est la raison pour laquelle, par exemple, il y a eu une sortie de route. Cependant, quand on regarde les faits, on s'aperçoit qu'il y avait quatre motos, par exemple, qui circulaient ensemble, qui suivaient, même vitesse. Les trois autres ont fait la courbe, mais pas celle-là. Alors, si elles roulaient toutes à la même vitesse, c'est que, si c'était à une vitesse impropre pour la courbe, probablement que les quatre auraient dû subir une sortie de courbe. Alors, il y a certains choix comme ça qui devraient être faits, je pense, qui avaient déjà été signalés à certains corps policiers, mais je ne pourrais pas vous donner plus de précisions pour le moment sur ça.

M. Gingras: En fin de compte, ce n'est pas d'apporter des modifications au formulaire de rapport d'accident, mais bien d'être plus rigoureux dans la façon de le compléter? C'est ce que je comprends.

M. Benoît (Bernard): Effectivement. Avoir un formulaire qui va permettre de cibler plus spécifiquement quelle peut être la cause de l'accident.

● (15 h 40) ●

M. Gingras: J'étais sur la — et c'est une question que je vous pose — 138, cet été, et il y avait un jeune couple, là, d'environ une cinquantaine d'années, très jeune couple, qui circulait. Et il y a effectivement une des deux personnes du couple, la dame, qui a glissé et, en entrant dans une station-service, s'est ramassée de côté, là, donc a perdu le contrôle de la moto. Qu'est-ce que vous pensez de rendre obligatoires les cours de conduite pour les personnes âgées de 50 ans ou plus ou celles qui avaient sur leur permis de conduire l'utilisation ou le droit de conduire une moto mais qui n'ont jamais pris de cours? Qu'est-ce que vous pensez de rendre le cours obligatoire à ces personnes-là?

M. Perron (Richard): Merci. Pas nécessairement obliger un cours, mais certainement, toutes les personnes qui ont eu leur permis avant 1978, qui ont la classe 6, pouvoir vérifier avec eux autres s'ils ont déjà eu une moto en leur possession ou leur faire passer un test obligatoire d'un certain niveau de difficulté pour vérifier s'ils sont capables de conduire une moto, sans les obliger à prendre un cours obligatoirement. S'ils ne réussissent pas le test, obliger le cours.

M. Gingras: Ça, c'est une recommandation qui est valable?

M. Perron (Richard): Oui, oui, c'est une recommandation qui est valable, qui est appuyée par la fédération.

M. Gingras: Excellent. Et je reviens avec les ressources insuffisantes que vous mentionnez. Vous mentionnez un cas, comme vous l'avez mentionné à la ministre tantôt, en circuit fermé, là, d'un moniteur qui circulait sans casque sur une roue pour épater ses élèves. Mais vous parlez aussi de sous-financement des accredités des écoles de moto. Vous avez la SAAQ, et on a rencontré l'autre groupe cette semaine, là, l'autre groupe,

qui est la Ligue de sécurité du Québec. Est-ce que c'est valable? Est-ce que c'est conforme? Pourquoi vous parlez de financement additionnel et...

M. Benoît (Bernard): Oui. Cette recommandation-là vient de rencontres que nous avons eues, dans le passé, avec les responsables de la sécurité de ces deux organisations-là, qui mentionnaient... Parce qu'on s'interrogeait sur la compétence et la qualité des personnes qui donnaient la formation moto dans les écoles de conduite traditionnelles. Et les deux nous ont informés que, bien qu'elles soient mandatées pour accréditer les écoles et pour certifier de la compétence des moniteurs, les deux considéraient qu'elles manquaient de ressources financières pour être en mesure de faire un suivi continu de la compétence de ces gens-là et du fait qu'elles appliquent effectivement les protocoles qui sont supposés d'être utilisés. Autrement dit, de superviser adéquatement, un peu comme l'élément que vous venez juste de mentionner à l'effet que, les gens qui ont déjà leur permis, est-ce qu'on devrait vérifier s'ils ont toujours les compétences?, à la SAAQ, on appelle ça le contrôle des acquis, alors pour s'assurer que la personne a toujours les compétences pour faire le travail, donc la même chose au niveau des moniteurs et des écoles.

M. Gingras: Comme tous les automobilistes qui ont pris certaines autoroutes, la 10, la 40, la 20 ou autres, on sait que le comportement des conducteurs, que ce soient ceux de moto ou ceux d'auto, laisse à désirer et cause, la plupart du temps... Les fous du volant, là, causent 80 % des accidents routiers, motos, autos, tous confondus. Qui n'a pas vu une bicyclette passer rapidement... Je ne dis pas: Tous les motocyclistes sont comme ça, là. Je vous dis que... Qui n'a pas vu, au cours de l'année, passer une motocyclette rapidement, sur une roue des fois, puis des fois sur deux roues, mais à une vitesse folle? Qu'est-ce qu'il faudrait faire, selon vous? Je sais que vous avez fait beaucoup de recommandations, là, faites à la SAAQ pour éviter qu'effectivement des accidents soient causés par des fous du volant. Au niveau de la moto, qu'est-ce que vous nous suggérez?

M. Benoît (Bernard): Sur cette question, je dirais qu'il n'y a rien de différent au niveau de la moto qu'au niveau de l'auto ou de tout autre véhicule. On parle d'individus, on parle de comportements. La surveillance policière plus serrée est la solution. On a déjà eu l'occasion de traiter de cette question-là avec d'autres intervenants, et force a été de constater que la personne qui a un comportement délinquant sur une moto va avoir un comportement délinquant sur une auto, va avoir un comportement délinquant avec son tracteur à gazon, va avoir un comportement délinquant tout le temps. Alors, si on cible un véhicule en particulier, je pense qu'on fait fausse route, on fait juste déplacer le problème. C'est la remarque que je ferais. Il n'y a pas de différence entre la moto ou l'auto pour ce point-là.

M. Gingras: On va passer, M. le Président, et on reviendra tantôt pour le cinq minutes qu'il nous reste.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Messieurs, bienvenue à cette commission. Dans votre texte, 6 et 7, vous nous faites part d'un certain nombre de suggestions que je trouve fort intéressantes. Je prends comme exemple l'article 303 concernant toute la question des plaques d'acier, de sable, de boue sur les chantiers de construction, où on sait que les motocyclistes sont très vulnérables face à ça.

À l'article 173, là, je vais vous demander une précision parce que j'essaie de saisir: «Des modifications devraient être apportées au formulaire de rapport d'accident utilisé par les agents de la paix afin qu'il puisse tenir compte de la réalité de la moto.» Une courte explication, s'il vous plaît, que je saisisse la portée de votre...

M. Benoît (Bernard): La question a été un petit peu posée tantôt. Ce que je voudrais peut-être préciser sur ça, c'est qu'une moto se comporte différemment d'une auto. Il y a une réalité différente, et, certains problèmes qui peuvent créer un accident, on ne retrouvera pas ça au niveau de l'auto. Et les rapports d'accident ne sont pas faits... puis il n'y a pas d'éléments dedans qui peuvent identifier plus spécifiquement les éléments qui peuvent entraîner un accident avec une moto. Alors, c'est ça, l'objectif, c'est de pouvoir permettre que les rapports puissent donner à l'agent de la paix alors qu'il est dans le feu de l'action une option qui peut lui permettre d'identifier facilement une problématique qui est spécifique à la moto.

M. Deslières: Concernant les voies réservées, là, je ne sais pas si Mme la ministre vous a entendus, mais je trouve ça fort ingénieux quand vous nous parlez d'«études scientifiques sur cette pratique un peu partout à travers le monde ont prouvé qu'elle accroît sensiblement la sécurité». Vous disposez de ces études? Vous êtes capables de nous les faire parvenir à la commission?

M. Benoît (Bernard): Oui.

M. Deslières: Est-ce que vous avez eu un accueil favorable face à cette suggestion ou aux différentes discussions aux tables? Je comprends, là, que ça n'a pas été retenu, tout ça. Mais est-ce que les gens, pour toutes sortes de raisons qu'on va examiner au projet de loi article par article, mais est-ce que les gens ont opiné du bonnet lors de ces discussions-là?

M. Benoît (Bernard): Pour répondre à ce point-là — je suis bien content que la question soit posée parce que j'aurais voulu revenir à la ministre avec ce point-là — effectivement ces points-là ont été soumis à la fin de l'été à la SAAQ, mais certains d'entre eux ont fait l'objet de discussions depuis longtemps. Alors, ils ont été resoumis, comme je le mentionnais plus tôt dans mon exposé. Les projets, il y en a qui sont soumis, d'autres ont été resoumis.

Donc, les voies réservées, c'est un élément qui vient tout juste de commencer à être discuté. Alors, on n'a pas vraiment eu l'occasion d'avoir un échange sérieux là-dessus ou un premier son de cloche de la part des autorités sur quelle serait leur position là-dessus. Cependant, il faut dire que c'est un élément qui nous

touche plus au niveau de la région métropolitaine parce que, les voies réservées à l'extérieur de la région métropolitaine, il n'y en a pas beaucoup.

M. Deslières: Je veux revenir à votre deuxième question, là, concernant toute la question de la tarification basée sur la catégorisation. Bien sûr, tout ça découle — puis ce n'est pas à vous que je vais l'apprendre — de la fameuse loi n° 55, où le gouvernement s'est départi de ses responsabilités, a tout envoyé ça à la SAAQ, a formé un conseil d'administration, une agence, tout ça. Et je sais que depuis longtemps vos membres et votre association sont vraiment en colère concernant la façon que vous avez été traités. On parle de chiffres, on parle de bilan, on parle de déficit. Rappelez-moi, quand vous avez fait vos représentations, la SAAQ disait — je vous donne un exemple, là, j'ai ça en tête, là: 109 millions de cotisations puis 149 millions d'indemnités. Donc, il y avait toujours un déficit qui allait en grandissant, grandissant. Mais, à la base de tout ça, à chaque fois qu'il y avait un accident par les motocyclistes, c'est le motocycliste qui était responsable, on ne faisait pas de distinction. Et dernièrement M. Harbour — je pense que c'est la semaine dernière ou au début de la semaine — nous disait: Écoutez, là, tout le déficit de la SAAQ, là, c'est pas mal moins pire que ce qu'on pensait, nos prétentions d'alors. Il disait: Non, non, on va tout régler ça, on va faire même des surplus dans trois ans. On parlait de 2011.

● (15 h 50) ●

Vous avez fait différentes représentations et, dans votre mémoire, vous nous dites: Écoutez, surtout après la déclaration de M. Harbour, qui vient contredire ses propos d'il y a un an et demi, deux ans nous disant que c'est effrayant qu'on laisse tout ça, on ne s'en sortira pas, ta, ta, ta, des milliards de déficit, tout ça, on nous dit: Dans trois ans... Et là vous passez au cash, vous passez pas mal au cash. Ce n'est plus des augmentations de 10 %, 20 %, 25 %, là, on parle de 100 %, puis de 200 %, puis de 300 %. Est-ce que, depuis cette fameuse entrée en vigueur de la loi n° 55, vous avez fait des démarches, vous avez eu des rencontres, des discussions et que la SAAQ a évolué? Et dans le fond ce que vous nous dites ici: Écoutez, face aux propres déclarations du dirigeant de la SAAQ, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de dire: Wo! Un instant! Nous, on veut avoir un moratoire pour quelques mois pour regarder une nouvelle réalité sur les chiffres mêmes de la SAAQ? Est-ce que la SAAQ s'est montrée plus ouverte face au bilan qu'ils font?

M. Benoît (Bernard): La réponse rapide à ça, c'est non. Cependant, j'aimerais préciser que l'objectif de la démarche ici n'est pas nécessairement au niveau des prix, des taux. On reconnaît qu'on est un groupe d'usagers plus vulnérable, on reconnaît qu'on est victime, on reconnaît qu'à chaque fois qu'il y a un accident impliquant une auto et une moto, il y a de fortes chances que le motocycliste, qu'il soit la cause ou non de l'accident, va être celui qui va écoper. Notre objectif est surtout orienté... Parce que les travaux d'aujourd'hui sont par rapport à la sécurité routière, on a mis l'emphase là-dessus. C'est qu'on prétend, selon notre interprétation des études dont on parle tantôt, Hurt et MAIDS, qu'il y a un risque que de tarifier de cette façon va engendrer un

risque accru. Alors, ce qu'on cherche à éviter, c'est des décès supplémentaires, c'est des blessés supplémentaires. C'est notre principal objectif avec ça.

Au niveau de la tarification, c'est un dossier beaucoup plus complexe que la simple catégorisation, mais, comme je le mentionnais dans le mémoire tantôt, on n'a pas objection à ce que la hausse requise soit répartie dans l'ensemble du parc de motos. Notre problématique, avec la catégorisation, c'est le risque que ça peut encourir et, deuxièmement, le fait qu'on prend un petit groupe d'à peine 130 000 véhicules, on le fractionne en sous-groupes encore et, à côté de ça, on a un parc automobile de presque 4 millions de véhicules, allant de la petite sous-compact à l'immense limousine ou presque, qui coûtent toutes le même prix, et je pense que c'est utopique de croire qu'on porte un niveau de risque équivalent. Alors, pourquoi est-ce qu'on traite les motocyclistes différemment? Est-ce qu'on va en venir, à un moment donné, à avoir une catégorisation, avec un si petit groupe que ça, qu'on va identifier que les motos avec tel numéro de série — d'ailleurs, c'est ce qui se fait présentement avec la catégorisation — mais les motos de telle couleur ou de telle saveur sont une catégorie à part? On pourrait pratiquement identifier que la moto conduite par Bernard Benoît, elle, est dans une catégorie à part. C'est le comportement du conducteur qui fait la différence.

M. Deslières: Donc là, votre position, elle est claire: si la SAAQ continue dans son entêtement, dans sa base tarifaire, sur la catégorisation, la sous-catégorisation, il n'y aura aucune amélioration du bilan routier chez vous, chez les motocyclistes, ou ailleurs. C'est votre prétention, c'est votre affirmation?

M. Benoît (Bernard): C'est ce qu'on craint, effectivement.

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

M. Tomassi: Merci beaucoup, M. le Président. MM. Benoît, Perron et Noiseux, bienvenue à cette commission. On a eu le plaisir lors de la même commission en 2006 de jaser de motocyclette en long et en large, on a eu plusieurs rencontres pour parler de cette situation.

Vous représentez 13 000 motocyclistes...

M. Noiseux (Normand): 130 000.

M. Tomassi: 130 000 ou 13 000 motocyclistes?

M. Noiseux (Normand): 130 000.

M. Tomassi: ...130 000 motocyclistes sur une possibilité de 2,5 millions de gens qui ont un permis de conduire classe 6, n'est-ce pas? 134 000, 135 000 motocyclettes actuellement sur la route. Lors de nos discussions... Puis je me rappelle parce qu'on a eu pas mal de discussions, et vous avez eu la chance aussi de rencontrer M. Harbour à plusieurs reprises concernant la catégorisation, qui est un élément qui avait été prévu, là, suite à l'adoption de la loi n° 55 et de la table qui avait

été mise en place. Et on avait mis l'emphase sur la catégorisation de la motocyclette parce que c'était le seul moyen pour la SAAQ de prédéterminer le risque qu'on avait sur le risque d'accidents qui étaient occasionnés ou qui impliquaient un motocycliste.

M. Harbour, si je me souviens bien... Et il l'a répété aussi en commission parlementaire parce qu'à un moment donné on a eu la chance de l'avoir en commission parlementaire, là, pour discuter des hausses des tarifs, et il était venu nous redire qu'à partir de janvier la catégorie, la classe 6, motocyclette, n'aura pas été donnée automatiquement aux gens. Alors, de la même procédure qu'on a fait quand on a changé la classe semi-remorque et remorque, là, où est-ce que ce n'était pas donné automatiquement — il fallait que les gens cochent et prouvent, pour les semi-remorques et camions lourds, qu'ils avaient besoin de cette classe-là — de la même manière, pour les motocyclettes, à partir de janvier, on risque d'avoir le chiffre exact de combien de motocyclistes y a-t-il vraiment, pour essayer peut-être par la suite de changer un peu les dispositions de cette catégorisation. Et je pense que M. Harbour vous l'a reconfirmé, il nous l'avait confirmé aussi en commission parlementaire, qu'il était très ouvert à revoir, si jamais par la suite on devrait revoir.

Vous affirmez dans votre mémoire que vous seriez plus disposés à ce que cette augmentation soit répartie sur tous les motocyclistes, si j'ai bien compris votre présentation. Actuellement, il y a à peu près un 109 millions de dollars, le manque à gagner, là, du montant que vous payez puis des montants des primes. Est-ce que je comprends bien? Pour une moto sport, là, en 2008, là, vous commencez à 125 \$ à 139 \$, les nouveaux tarifs, jusqu'à une motocyclette sport, 572 \$. Si on prend votre calcul, en tenant compte du nombre de motocyclettes qu'il y a puis du manque à gagner, on penserait que les 134 000, 135 000 motocyclistes auraient une prime d'assurance à payer de 810 \$ si on répartissait le 109 millions. Or, je veux essayer de comprendre, là, si, de un, vos membres sont d'accord avec la proposition que vous faites, celle qui ferait passer, pour une motocyclette, une 400, là, 401 et plus, là, de 341 \$, qui serait, en 2008, de contribution d'assurance, à 810 \$. Je veux essayer de comprendre un peu, là, la volonté que vous avez, là.

Le Président (M. Bergman): M. Benoît.

M. Benoît (Bernard): O.K. Oui. Deux points. Premièrement, le député de LaFontaine, M. le Président, a mentionné qu'on faisait le même exercice qu'à l'époque avec les camions semi-remorques. Il y a une petite différence. À l'époque, avec les camions semi-remorques, on demandait aux gens de soit prouver qu'ils conduisaient un tel camion ou de passer un examen de la SAAQ. Dans le cas présent, on ne demande pas aux personnes de prouver qu'elles ont une moto ou encore de prouver qu'elles ont les compétences. On leur dit: Paie 35 \$. Puis, si tu ne veux pas le payer, là, on va te l'enlever. Alors, ce n'est pas tout à fait la même démarche, là. Ça fait que disons que c'est une comparaison un peu boiteuse parce qu'à l'époque le type qui prouvait qu'il conduisait un camion ou qui démontrait sa compétence...

M. Tomassi: Mais je vous l'ai dit, là, M. Benoît. Ce n'est pas une comparaison boiteuse, là, parce que je vous l'ai dit en partant, là, il devait prouver. Je l'ai dit en mentionnant, là... Je ne l'ai pas mis hors contexte.

● (16 heures) ●

M. Benoît (Bernard): O.K. La différence principalement, c'est que la personne qui conduisait, elle continuait à conduire un camion parce qu'elle prouvait sa compétence ou le fait qu'elle en conduisait un, ne payait pas plus cher. Tandis que présentement ceux qui conduisent une moto, ceux qui ont la compétence pour le faire, ils vont continuer à payer le 35 \$ de plus. Un.

Deuxièmement, le chiffre que le député de LaFontaine a mentionné, M. le Président, est très différent de celui qui nous a été présenté par M. Harbour lui-même lors de nos rencontres avec lui. Parce que la SAAQ avait fait le calcul dans toutes ses projections pour essayer de solutionner son problème de déficit. Un des calculs qui avaient été faits, c'est de répartir l'augmentation des coûts nécessaires sur l'ensemble du parc de motos, et l'augmentation faisait en sorte que ça ne représentait pas 800 \$ par machine. C'était un montant qui était beaucoup plus acceptable. Parce que la partie des motos qui va avoir une très forte augmentation, c'est une infime partie du parc de motos. Alors, cette partie-là est répartie sur une beaucoup plus grande quantité de véhicules. Ce qui fait que l'augmentation était de l'ordre de peut-être 200 \$ par rapport à ce que ça coûte présentement. Ça fait que ça donnait un coût d'environ 500 \$.

M. Tomassi: Ça donnait un coût de 500 \$?

M. Benoît (Bernard): Oui.

M. Tomassi: Vous venez de dire, là, que ça aurait eu un coût de 500 \$ par toutes les motocyclettes, c'est ça?

M. Benoît (Bernard): Par motocyclette, oui.

M. Tomassi: Exactement. Or, si on prend une 400, actuellement son tarif va être de 341 \$ au lieu de 500 \$. On va payer beaucoup moins que la proposition que vous voulez mettre sur la table. Pour une motocyclette sport, si je prends l'exemple, là, vous dites à peu près 500 \$, on est à 572 \$. On n'est pas loin, là. Pour une motocyclette 126 à 400, vous parlez d'un montant redistribué qui coûterait... une prime de 500 \$, on est à 224 \$. Je veux essayer de comprendre, là, puis je ne veux pas vous piéger. Là, moi, j'ai des chiffres ici de ce que ça va coûter en 2008, là. Ça va de 139 \$ à 572 \$. Vous, vous venez me dire aujourd'hui, là: On oublie ça, là, et on fait que toutes les motocyclettes paient le même montant. Vous répondez quoi à vos membres, là, qui actuellement vont payer, en janvier 2008, 224 \$ avec la proposition de la SAAQ et, avec votre proposition, vont payer 500 \$ ou plus que 500 \$? Puis vous n'avez pas le même montant. Vous répondez quoi à ces gens-là?

M. Benoît (Bernard): La même réponse qu'on disait tantôt. Notre objectif premier, c'est d'améliorer la sécurité des motocyclistes. Si on est logiques avec notre démarche, si on considère que de catégoriser les motos va engendrer un risque, ça veut dire que la meilleure

manière d'éviter ça, c'est de faire en sorte que tout le monde paie le même prix. Donc, il n'y aura pas d'incitatif à ce que les gens modifient des machines pour échapper à une classe supérieure afin de sauver de l'argent puis rendre une machine dangereuse.

M. Tomassi: Je n'arrive pas à comprendre votre exemple, là, parce que vous dites: Ça rouvre une porte à une modification d'une moto. Ça va lui coûter moins cher de la manière qu'on le présente que de la manière que vous voulez le présenter. Ça, je vais essayer de comprendre, là. Vous dites, là: Je ne veux pas que la personne modifie une moto pour ne pas que ça lui coûte plus cher. Mais votre manière, ça va lui coûter plus cher. Votre exemple, là... Puis c'est vous qui m'avez donné les chiffres, là, ce n'est pas moi qui les invente, les chiffres, là, vous me les avez donnés, là. Moi, je parlais de 810 \$. Vous venez me dire, vous: Non, non, c'était à peu près 200 et quelques dollars, ça aurait revenu à peu près en moyenne à 500 \$ pour chaque motocycliste, indépendamment de la catégorie. Je me dis, moi: Vous répondez quoi aux gens que vous représentez qui, actuellement, paieraient 224 \$ puis, demain matin, avec votre proposition, paient 500 \$?

M. Benoît (Bernard): Ma réponse demeure la même: L'objectif, c'est de faire en sorte d'éviter qu'il y ait des gens qui décident de prendre une machine qui va coûter moins cher puis la modifier pour la rendre dangereuse. Notre objectif ultime, ce n'est pas de faire plaisir aux gens, on n'est pas en politique. Notre objectif, c'est d'assurer la sécurité des motocyclistes. C'est notre mission depuis le début. Alors, ça ne veut pas dire qu'on va faire des recommandations qui vont nous rendre populaires, mais, si elles atteignent l'objectif, bien on aura fait notre travail.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Il faut être clair aussi, là. Le montant, là on parle de cette année, mais c'est sur trois ans que la hausse est répartie et qui va passer de 200 \$... à l'heure actuelle, 225 \$, 200...

M. Perron (Richard): 325 \$.

M. Gingras: ...325 \$ à 1 300 \$.

M. Benoît (Bernard): Le chiffre de 325 \$ présentement inclut la contribution d'assurance, les frais d'immatriculation, et tout ça.

M. Gingras: O.K. Et passera dans trois ans à... montant maximal, à 1 300 \$?

M. Benoît (Bernard): À peu près 600 \$.

M. Gingras: Par?

M. Benoît (Bernard): C'est à peu près le double, là. Pour une machine standard, là, qui coûte 320 \$ total...

M. Gingras: Pour une machine standard.

M. Benoît (Bernard): ...va coûter à peu près 600 \$ dans trois ans.

M. Gingras: Mais dans le cas d'une machine sport?

M. Benoît (Bernard): Je pense que c'est 1 300 \$ ou quelque chose comme ça.

M. Gingras: Exact, 1 300 \$. Donc, ce que vous aviez proposé n'a pas été retenu, c'était une standardisation de dire: On répartit la hausse. Ils veulent catégoriser les motos, le gouvernement, chacun assumera sa part sur les motos, mais sûrement dans un fonds dédié, de façon à pouvoir voir aussi comment ça coûte, les motos, en termes d'indemnisation. Donc, s'ils disent que les motos coûtent très cher en indemnisation, bien, s'ils vont chercher des revenus en fonction de l'indemnisation qui est donnée, il faut aussi, au fil des ans, voir comment ça évolue, à la baisse ou à la hausse.

Je vais laisser la parole à mon confrère, une question extrêmement intéressante sur la page 3 à vous poser, au bas de la page 3, sur la recommandation de l'AQTR, M. le Président.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, je vois ça dans le bas de la page, vous marquez qu'il y a 30 % des accidents qui sont dus à la configuration routière, des routes, et j'aimerais ça vous entendre de quelle manière que les routes devraient être améliorées pour justement améliorer la sécurité routière en moto.

M. Benoît (Bernard): Oui. M. le Président, c'est simplement... c'est de quoi qui a été une nouvelle publique récemment, qui a paru suite à un congrès de l'AQTR ici, à Québec, qui mentionnait que nos routes ont été conçues à l'époque dans le contexte de favoriser la circulation automobile, dans le concept d'économie d'énergie et différents facteurs. Et elles ont été faites dans le même esprit américain, dans le sens de routes très larges. Nous avons déjà participé à la Table de concertation sur la vitesse, il y a un des éléments qui étaient mentionnés là, c'est que l'environnement routier, la configuration des routes va inciter ou va influencer le comportement des conducteurs. Des expériences ont été faites, par exemple, chez moi, à Sherbrooke, où on a fait des aménagements dans une rue très passante et que les gens roulaient à haute vitesse. Ils ont reconfiguré la route pour faire des espèces de rétrécissement, et ça a influencé grandement le comportement des automobilistes. Le même principe s'applique à différents endroits. Ça fait que c'est dans ce sens-là que la configuration du réseau routier, des éléments d'environnement vont pouvoir permettre d'influencer le comportement des gens, entre autres, pour réduire leur vitesse et puis améliorer d'autres éléments de sécurité. Les carrefours giratoires font partie présentement des éléments qui sont considérés et qu'on a commencé à mettre en application.

M. Grondin: En 2007, à l'heure actuelle, le bilan sur les accidents mortels en moto, est-ce qu'il s'est amélioré?

M. Perron (Richard): À peu près 20 %.

M. Benoît (Bernard): 20 %...

M. Perron (Richard): À peu près. Environ 20 %.

M. Grondin: 20 % de moins que d'habitude?

M. Perron (Richard): De moins.

M. Grondin: Est-ce que vous avez une idée, les photoradars, comment est-ce que c'est vu dans l'association, les dos d'âne dans les... pour réduire la vitesse? J'aimerais ça avoir votre idée là-dessus.

M. Perron (Richard): Pour les photoradars, pour ma part, je vais être clair, sur la sécurité routière, je suis sûr qu'on n'en aura pas une plénitude... au coût, là, ça ne se ramassera pas dans les petites villes, ça va être une ville qui va être en moyen pour s'en acheter, c'est terriblement dispendieux. Dans les places où ce n'est pas sécuritaire pour le policier de faire du radar ou de la patrouille, bien un photoradar, ça va être idéal, tu sais, la machine idéale. Par contre, ça ne remplacera jamais un policier sur place.

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

Mme Boulet: On attendait tous le «Ungava» de la journée.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ferland: C'est la fin de l'après-midi...

Le Président (M. Bergman): J'ai pratiqué toute la fin de semaine.

M. Ferland: Ça va bien terminer la fin de l'après-midi. On va y aller avec le volet exotique de l'Ungava. Merci, M. le Président. En plus, il aime ça, prononcer le... C'est bien. Puis il le prononce bien en plus.

Le Président (M. Bergman): ...toute la fin de semaine.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ferland: Oui, oui. Il se pratique depuis... Alors, messieurs, merci pour votre mémoire. Mon collègue ici, à côté, a abordé le point des photoradars, on ne vous a pas entendu beaucoup dans le mémoire sur ces aspects-là, l'excès de vitesse, la question de tous les points de démerite, au niveau de l'ivressomètre, ces choses-là. J'aimerais, en tout premier lieu, vous entendre un peu sur la question de passer de huit, 0,08 à 0,05... Pour les pénalités qui sont prévues là-dessus, vous n'avez pas abordé cet aspect-là au niveau de... Qu'est-ce que vous en pensez?

● (16 h 10) ●

M. Benoît (Bernard): Oui, dans les faits, comme on le mentionne au début du mémoire, oui, on

est d'accord avec ça, et même, tel qu'indiqué au haut de la page 4, on est d'accord avec ces éléments-là, l'accroissement des peines liées aux vitesses excessives, les récidivistes, etc., et même on suggère qu'en plus on devrait traiter de la même manière certaines infractions lorsqu'elles entraînent un accident. Alors, présentement, si un accident se produit parce qu'une personne a fait un virage à gauche, elle a coupé l'autre voiture qui s'en venait, enfreinant le droit de passage de l'autre véhicule, techniquement les policiers vont remettre une infraction, un avis d'infraction, une contravention à la personne qui a fait un virage à gauche de façon imprudente. Ce qu'on considère... parce que très souvent c'est ce genre d'accident là où les motocyclistes vont être victimes quand il y a un autre véhicule d'impliqué, on dit: Bien, lorsqu'il y a une infraction qui est commise et qui cause un accident, à ce moment-là de peut-être même faire en sorte que la pénalité soit plus grande.

M. Ferland: Pour la vitesse, ça, ça va. Moi, ma question était plus précisément concernant l'ivressomètre, là, le 0,08 g, par rapport... et on veut ramener ça dans une... Vous parlez de récidivistes, ça, c'est vrai. Mais d'aller vers 0,05 à 0,08, où quelqu'un qui se fait arrêter en état d'ébriété à ce niveau-là se ferait enlever son permis pour 24 heures et son véhicule, là, ça, c'est quoi, votre opinion là-dessus? Est-ce que vous pensez qu'on vise la bonne cible ou...

M. Perron (Richard): Merci. C'est une amélioration, parce qu'en Ontario présentement ils sont à 0,05, je pense que plusieurs provinces au Canada sont là. C'est s'en aller tranquillement vers ça et habituer la mentalité du monde à se dire que, quand tu sors, là, si tu prends de la boisson, ne conduis pas. Moi, j'ai donné des cours, puis à nos motocyclistes on dit: Nous autres, c'est tolérance zéro chez nous. On est fiers du 0,05, là, mais en moto, nous autres, c'est tolérance zéro, déjà que, quand on conduit une moto, tu ne parles pas au cellulaire, tu ne peux pas prendre un café, parce que les deux pieds et les deux mains sont occupés, et les yeux, toutes les parties de ton corps travaillent à conduire la moto. Si en plus tu as de l'alcool, c'est extrêmement dangereux. Pour nous autres, on dit à notre monde: Tolérance zéro au niveau de la moto.

M. Ferland: Donc, vous voyez comme un moyen de prévention en ramenant ça de 0,05 à 0,08. Et, par rapport à la pénalité, là, c'est-à-dire enlever le permis pour 24 heures, donc ça veut dire...

M. Perron (Richard): C'est déjà une bonne sensibilisation. La personne, ça va lui arriver une fois. Probablement que, quand il va retourner dans un 5 à 7, il va en prendre beaucoup moins ou il va prendre un chauffeur désigné, ou Nez rouge à ce temps-ci.

M. Ferland: Ou Nez rouge à ce temps-ci. Mais, à ce temps-ci, les motos, ça ne doit pas être populaire trop...

M. Perron (Richard): Ça l'est moins.

M. Ferland: Un peu moins.

M. Perron (Richard): Elles sont populaires dans les show-rooms.

Le Président (M. Bergman): Alors, M. Noisieux, M. Benoît, M. Perron, merci pour votre contribution. Et je demande aux gens de l'Association des restaurateurs du Québec à prendre leur place à la table. Je suspends nos travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 13)

(Reprise à 16 h 14)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à l'Association des restaurateurs du Québec. Je vous demande d'identifier vos collègues et vous-même, et vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec Mme la ministre et les députés de la commission. Alors, c'est à vous le micro.

Association des restaurateurs du Québec (ARQ)

M. Veilleux (Marcel): Merci. Alors, M. le Président de la commission, Mme la ministre, Mmes, MM. les députés, mon nom est Marcel Veilleux, je suis président du conseil d'administration de l'Association des restaurateurs du Québec, que vous connaissez aussi sous le nom de l'ARQ, et je suis également propriétaire du restaurant-pub D'Orsay ici, sur la rue de Buade, dans le Vieux-Québec. Les personnes qui m'accompagnent sont, à ma gauche: M. Pierre Gaudreault, membre du conseil d'administration de l'ARQ et propriétaire du Restaurant Bar Mario Tremblay, d'Alma; à ma droite, M. François Meunier, vice-président aux affaires publiques de l'ARQ; et finalement Mme Dominique Tremblay, agente d'information de l'ARQ également.

Nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement de nous permettre d'exprimer notre position sur le projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude.

D'abord, une brève présentation. L'Association des restaurateurs du Québec est le plus important regroupement de gestionnaires de restaurants au Québec. Elle célébrera, l'an prochain, ses 70 ans d'existence. Nous sommes, aujourd'hui, les porte-parole de plus de 6 000 restauratrices et restaurateurs. 8 milliards de dollars ont été réalisés de ventes, l'an dernier, par l'industrie de la restauration québécoise. Malgré ce chiffre d'affaires impressionnant, notre industrie est essentiellement composée de petites et moyennes entreprises indépendantes employant en moyenne une douzaine de personnes, dont le chiffre d'affaires moyen est inférieur à 600 000 \$.

Ces dernières années, diverses mesures gouvernementales ont affecté notre rentabilité ou encore alourdi l'exploitation de nos établissements. Pensons à la réduction de 25 % du crédit d'impôt sur la déclaration des pourboires, aux interventions abusives des corps policiers dans le cadre du programme ACCES touchant la commercialisation des boissons alcooliques, au plan de lutte à l'évasion fiscale qui prévoit l'utilisation

prochaine d'un appareil d'enregistrement des ventes homologué par Revenu Québec ou encore, finalement, la menace de voir certaines villes autorisées à prélever une taxe de vente sur les repas au restaurant.

L'Association des restaurateurs du Québec supporte la volonté de l'État québécois de vouloir améliorer la sécurité sur les routes de la province de Québec. Nous sommes en accord avec le principe selon lequel le réseau routier québécois devrait être plus sécuritaire pour les usagers. Là où nous divergeons d'opinion, c'est dans les moyens proposés pour y arriver, notamment par l'imposition de sanctions administratives et punitives pour les conducteurs interceptés avec un taux d'alcoolémie entre 50 et 80 mg par 100 ml de sang. Notre présentation vous permettra, nous l'espérons, de mieux apprécier la position de l'ARQ qui portera exclusivement sur le projet de loi n° 42, plus précisément son opposition à la baisse à 0,05 du taux d'alcoolémie permis pour conduire au Québec.

Je demande maintenant à mon collègue M. François Meunier de poursuivre avec un portrait du comportement des Québécois quant à l'alcool et l'alcool au volant.

M. Meunier (François): Alors, aujourd'hui, on ne peut que constater que les Québécoises et les Québécois ont adopté une relation sereine avec l'alcool. Dans son dernier rapport quinquennal, Éduc'alcool observe d'ailleurs qu'autant en ce qui concerne les lieux, les cadres et les circonstances de consommation d'alcool les Québécoises et Québécois consomment de manière conviviale plutôt que dépendante. Aussi, Éduc'alcool se félicite de constater que la consommation moyenne des Québécois est d'un peu plus de quatre verres standard par semaine et que l'on consomme en moyenne deux verres et demi par occasion de consommation, soit à peu près la quantité correspondante à une demi-bouteille de vin.

C'est en effet d'abord et avant tout du vin que nous buvons, surtout le rouge. Comme démontré au tableau de la page 12 de notre mémoire, avec en moyenne 17,5 litres de vin bu par année par personne, les Québécois demeurent, à l'exception des habitants du Yukon, les plus grands consommateurs de vin au pays. Par ailleurs, le Québec arrive au dernier rang en ce qui concerne la consommation de spiritueux par habitant. Aussi, il est vrai que les Québécois consomment plus fréquemment mais en plus petite quantité par occasion. C'est pourquoi, malgré une réglementation, au Québec, plus souple qu'ailleurs en ce qui concerne la vente et la consommation des boissons alcoolisées, nous croyons que les Québécois ont adopté un comportement tout à fait adéquat dont nous pouvons nous réjouir.

En outre, en matière d'infraction d'alcool au volant, le Québec, contrairement à une opinion répandue, fait meilleure figure que d'autres provinces canadiennes où le taux d'alcoolémie autorisé est à 0,05 ou moins. Selon les données tirées de Statistique Canada présentées en page 13, en 2006 le Québec se classait en septième position sur 12 en ce qui a trait au taux par 100 000 habitants pour les infractions de conduite avec facultés affaiblies causant la mort et au 11e rang sur 12 pour la conduite avec facultés affaiblies lorsque le taux d'alcoolémie dépasse 80 mg.

Personne ne peut nier que la tolérance des Québécois envers l'alcool au volant a été réduite de

manière considérable au cours des trois dernières décennies. La population a donc modifié son comportement et a fait sien le populaire slogan *La modération a bien meilleur goût* autant pour la consommation d'alcool que pour l'alcool au volant.

● (16 h 20) ●

Un récent sondage Ipsos Reid nous apprenait d'ailleurs, la semaine dernière, que 87 % des gens ont un plan pour le retour à la maison lorsqu'ils se rendent dans un événement où ils savent qu'ils boiront de l'alcool. La formule du conducteur désigné est adoptée dans 41 % des cas.

Autre démonstration du bon comportement des Québécois: le journal *Le Soleil*, de Québec, du mardi 27 novembre dernier relatait que la police de Québec n'a intercepté aucun conducteur ivre dans les six barrages routiers qu'elle a tenus la fin de semaine des 24 et 25 novembre et lors desquels près de 2 000 conducteurs ont fait l'objet d'une vérification.

Au cours des dernières années, les restaurateurs et restauratrices ont pu, eux et elles aussi, démontrer à de nombreuses reprises leur préoccupation aux questions touchant la conduite en état d'ébriété. Ainsi, plusieurs d'entre eux ont adopté des politiques de service responsable des boissons alcoolisées. Ils sont des milliers d'exploitants à participer à différents services de accompagnement.

Pour sa part, l'ARQ innovait en 1991 en lançant un vaste programme de prévention de la conduite avec facultés affaiblies. En 2002, nous avons publiquement appuyé le programme de formation Action Service proposé par Educ'alcool et l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec. Aussi, l'an dernier, notre association adhère au code d'éthique de l'industrie québécoise des boissons alcooliques. L'ARQ juge aussi qu'une formation accréditée devrait être imposée à tout détenteur de permis d'alcool trouvé coupable d'une infraction touchant la consommation excessive d'alcool, notamment s'il a contrevenu à l'article 109.3^a de la Loi sur les infractions en matière de boissons alcooliques interdisant de servir de l'alcool à une personne en état d'ivresse.

Finalement, même s'il s'agit là, nous le savons, d'un autre débat, nous tenons à sensibiliser les membres de la commission quant à certaines aberrations du système. Nous estimons en effet assez paradoxal de voir la Société des alcools multiplier les rabais sur l'alcool, rabais auxquels d'ailleurs les restaurateurs ne sont pas admissibles, quand, d'autre part, de telles promotions sont interdites aux détenteurs de permis d'alcool en vertu du règlement sur la promotion des boissons alcooliques. Comme quoi, au jeu des deux poids, deux mesures, ce n'est jamais l'État qui perd.

Mme Dominique Tremblay vous expliquera maintenant pourquoi nous croyons que l'on fait fausse route en imposant une pénalité aux automobilistes conduisant avec un taux d'alcoolémie entre 0,05 et 0,08.

Mme Tremblay (Dominique): En choisissant d'abaisser le taux d'alcoolémie à 0,05, l'ARQ croit que la cible visée par le gouvernement n'est pas la bonne. Le but recherché par cette mesure étant de sécuriser les routes du Québec, nous ne croyons pas que c'est en visant la majeure partie de la population, qui boit, lorsqu'elle le fait, de façon responsable et modérée, que se produiront les changements désirés. Il est, pour nous,

évident que le problème se situe davantage au niveau de ceux qui conduisent avec un taux d'alcoolémie au-dessus de la limite permise de 0,08 et encore plus ceux qui conduisent avec 0,15 et plus.

Au tableau de la page 17 du mémoire, tiré du bilan des accidents 2006 de la SAAQ, on voit qu'en 2005 ce sont 74 conducteurs qui sont décédés avec ce taux d'alcoolémie incroyablement élevé. C'est plutôt vers ces conducteurs fautifs que l'État québécois devrait diriger ses énergies et non pas vers M. et Mme Tout-le-monde, soit la majorité de la population, qui boit de façon raisonnable lorsqu'elle le fait.

Certains ont prétendu devant cette commission que le risque d'être impliqué dans un accident était multiplié par cinq lorsque notre taux d'alcoolémie se situait entre 0,05 et 0,08. Nous sommes d'avis que les risques d'accident peuvent aussi être multipliés dans une multitude d'autres situations. L'Agence de la santé publique du Canada indique d'ailleurs sur son site Internet que la distraction au volant est l'une des principales causes d'accident de la route. On affirme qu'une étude montre que les conducteurs distraits sont responsables de pas moins de 78 % des accidents. Manger, boire, fumer, lire, se raser, se maquiller, changer de disque compact, régler divers contrôles sont au nombre des choses que certaines personnes faisaient au moment d'avoir un accident. En quoi un homme qui boira deux consommations alcoolisées avec son repas ce soir est-il plus un irresponsable méritant davantage d'être puni que ces dernières?

Enfin, pour qu'une nouvelle mesure soit efficace, il faut que des moyens soient mis en place pour la faire respecter, ce qui n'est visiblement pas le cas en ce moment. Les effectifs policiers ne suffisent pas à la tâche, la surveillance policière est plus ou moins présente sur nos routes. Ce ne sont pas quelques barrages dans le temps des fêtes, annoncés par communiqué de presse en plus, qui vont résoudre le problème. Un sondage réalisé par Léger Marketing, l'été dernier, pour le compte de la SAAQ révélait que quatre Québécois sur 10 ne craignent pas de se faire contrôler par la police lorsqu'ils ont bu et qu'ils conduisent. Si la mesure est adoptée, les trop peu nombreux policiers devront à l'avenir gaspiller leurs énergies et leurs efforts à attraper des gens qui ne représentent pas les véritables dangers publics sur les routes, contrairement à ceux qui conduisent leur véhicule avec plus de 0,08 dans le sang ou encore les récidivistes qui conduisent encore même s'ils n'ont pas le droit de la faire.

M. Pierre Gaudreault vous parlera des craintes qu'ont les restaurateurs quant à la mesure envisagée.

M. Gaudreault (Pierre): Baisser le taux d'alcoolémie à 0,05 aurait un impact sur nous tous, sur moi comme sur vous. Comme vous le voyez au tableau de la page 21 de notre mémoire, une majorité de femmes devra systématiquement se limiter à une seule consommation, sans quoi elle atteindra 0,05 et même plus. Pour un homme, un ou deux verres pourraient suffire. Contrairement à la situation qui prévaut aujourd'hui, une bouteille de vin à deux, ce sera trop.

Une baisse des ventes d'alcool dans l'industrie de la restauration qui résulterait des changements envisagés aura nécessairement des répercussions. En effet, ces ventes représentent entre 20 % et 25 % du chiffre d'affaires des

restaurateurs québécois. Mais ce qui fait réellement peur aux restaurateurs, c'est la baisse des ventes de nourriture que cela entraînera. Si les Québécois ne peuvent plus aller tranquillement au restaurant savourer un bon repas avec une bouteille de vin ou en prenant une ou deux bières, ils décideront tout simplement de rester chez eux. Ainsi, même les restaurants où l'on apporte son vin se verront écopés. À la Saint-Valentin, nos clients passeront dorénavant par la SAQ s'acheter une bouteille de vin et se prépareront un repas à la maison. Ils seront ainsi assurés de pouvoir boire modérément sans être considérés comme des criminels en puissance.

C'est au gagné-pain de milliers de personnes que l'on s'attaque ici, autant les propriétaires d'établissement que leurs employés, et nous souhaitons ici témoigner de la profonde irritation de notre industrie. Le gouvernement nous voit dans sa soupe et nous en avons ras le bol. Nous en avons ras le bol, car cette mesure, après toutes celles que le gouvernement nous a imposées ces dernières années et toutes celles à venir, le fera déborder encore plus. Par ailleurs, que les citoyens ne s'y méprennent pas, eux aussi devront composer avec cette nouvelle réalité lors de soupers entre amis ou en famille. Devra-t-on se munir de matériel de camping afin de pouvoir garder tous nos invités à coucher?

Le Québec se distingue par sa joie de vivre et son harmonie. Que cherche-t-on vraiment? Un retour à la prohibition? Condamner la population à la tempérance? Vivre libre et profiter des plaisirs de la vie, c'est prendre certains risques, sans quoi aussi bien s'enfermer à double tour chacun chez soi.

M. Veilleux conclura avec la présentation de nos recommandations.

M. Veilleux (Marcel): En conclusion. Grâce à des mesures de formation et d'information soutenues contre les dangers d'associer l'alcool et le volant, le Québec a vu son bilan routier s'améliorer sensiblement depuis les années soixante-dix. Malgré les progrès accomplis, le nombre de décès sur nos routes est toujours et sera toujours trop élevé. C'est pourquoi nous ne pouvons que souscrire à certains principes directeurs sous-jacents au projet de loi n° 42 tels que la lutte à la vitesse au volant.

Toutefois, nous ne croyons manifestement pas que de mettre en place une mesure coercitive visant les conducteurs affichant une alcoolémie de 0,05 à 0,08 aura l'impact souhaité sur le bilan routier et diminuera le nombre de décès reliés à la consommation excessive d'alcool. Au contraire, cette mesure n'aura aucun effet sur les conducteurs conduisant avec un taux d'alcoolémie dépassant déjà la limite permise actuelle et probablement encore moins sur les récidivistes de l'alcool au volant qui bien souvent conduisent avec un taux d'alcoolémie dépassant deux fois la limite permise. Ensemble, ces personnes sont responsables de plus de 80 % des décès où l'alcool est impliqué.

Si la chasse aux sorcières que vous proposez ne porte que sur la majorité des gens ordinaires qui consomment de façon responsable, vous ne visez pas les bonnes cibles. Ajouter la mesure proposée à toutes celles que notre industrie doit supporter et devra supporter bientôt, il n'y a qu'un pas à franchir pour penser que votre gouvernement tente de faire la vie dure aux restaurateurs du Québec.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, M. Veilleux, M. Gaudreault, M. Meunier et Mme Tremblay, merci d'être avec nous cet après-midi. Évidemment, je suis convaincue que je ne réussirai pas à vous faire changer d'idée. Ce n'est pas ma prétention non plus, je comprends tout à fait votre argumentaire.

Je voudrais juste dire peut-être, par contre, d'entrée de jeu, de prendre les chiffres que vous nous présentez dans des tableaux avec circonspection, si je peux dire comme ça, parce qu'il y a des éléments qui nous viennent, là... Si je prends le tableau à la page 17, ça donne le nombre de décès de 340 personnes, en bout de ligne. Alors ça, c'est les personnes qui ont été... où les coroners ont fait des enquêtes. Ça veut dire, les coroners ont fait des enquêtes sur 340 décès, alors qu'on en a eu 717, alors ça ne reflète pas la totalité des décès qu'il y a eu au Québec. Alors, les chiffres peuvent être variables, là, dépendamment des... Alors, ce n'est pas tous nos décès qui sont illustrés dans ce tableau-là. Alors, il faut toujours faire attention quand on compare les chiffres, il faut donner l'ensemble des éléments et ne pas prendre juste une portion de ce qui fait notre affaire ou de ce qui représente à peu près, là, le tableau qu'on veut bien présenter.

● (16 h 30) ●

Moi, je vais poser une seule question, je vais laisser la parole à mes collègues. Le 0,05 existe partout ailleurs au Canada, notamment en Colombie-Britannique depuis 1979; en Alberta, 1975; en Ontario, 1981. Alors, ce n'est pas d'hier, là, que les autres provinces ont décidé d'envoyer un message clair à leur population que la consommation d'alcool et la conduite automobile, ça n'allait pas ensemble, que c'était dangereux. Dites-moi, est-ce que... Et même, je vais dire, et même en Europe, on est à 0,05, et Dieu sait s'il y a un endroit où on aime le bon vin, où on aime bien manger et où les restaurants font des affaires d'or, c'est bien en Europe, c'est bien en France. Alors, dites-moi, est-ce que vous avez des données ou des chiffres qui démontrent que, dans ces endroits-là, à partir du moment où on a mis en place le 0,05, il y a eu des pertes considérables ou des fermetures dramatiques de restaurants? Parce qu'à ce qu'on sache le 0,05 existe, puis tout le monde a l'air à bien vivre puis à faire des bonnes affaires. Est-ce qu'il y a eu une coupure à quelque part dans l'histoire, en 1979, en 1975, en 1981, ou en Europe? Est-ce que, du jour au lendemain, quand on a mis le 0,05, ça a été dramatique pour l'industrie? Est-ce qu'on a des chiffres?

M. Meunier (François): Bien, écoutez, un, on n'est jamais venus vous dire ici qu'on annonçait une catastrophe dans l'industrie. Par contre, on vient vous dire qu'on va fragiliser davantage notre industrie. Ça, c'est clair. Et évidemment vous faites référence à des événements qui se sont déroulés il y a 15, 20 ans, et, à cet effet-là, notre industrie, vous savez, est influencée par une multitude de facteurs, hein? Il y a eu la TPS depuis ce temps-là, il y a toute la concurrence sur le marché. Et il est clair aujourd'hui que, si on avait eu accès à des données qui nous auraient démontré clairement qu'à la suite de l'adoption d'un 0,04 en Saskatchewan il

y a eu une diminution ou un nombre de faillites effarant dans la restauration, on vous l'aurait déposé. Malheureusement, on ne l'a pas.

Ce qu'on a par contre, c'est qu'au niveau de la performance, au niveau des ventes réalisées dans le secteur de la restauration, en ce qui concerne les boissons alcoolisées, le Québec, depuis 1997, donc au cours des 10 dernières années, a augmenté sa performance de 33 %. C'est beaucoup plus que la moyenne canadienne qui est à 21 %, et, pour la même période, pour la Saskatchewan où il y a eu 0,04, le pourcentage des ventes a décliné de 15 % en ce qui concerne cette province-là.

Alors, bien sûr, pour nous, c'est une inquiétude qui est tangible, qui est réelle. Et on comprend très bien que c'est comme ça ailleurs, mais on a essayé de tenter de vous démontrer que le Québec avait un comportement et des habitudes de consommation qui étaient différentes. Dominique pourrait peut-être ajouter à cet élément-là.

Mme Tremblay (Dominique): Oui, aussi on parle...

Le Président (M. Bergman): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Dominique): Pardon. On parle que ça se fait ailleurs, et tout ça, mais on n'a pas, c'est ça, nécessairement les mêmes habitudes de consommation ici. Ce n'est pas les mêmes réalités qu'on vit, après tout. Quand on regarde d'autres pays, certains pays ont 100 millions de touristes par année, ce qu'on n'a clairement pas ici. Dans certains pays, on peut rouler à 150 km/h sur l'autoroute, pourquoi pas ici? Certains pays, on a deux heures de dîner, ici, c'est une heure, majoritairement. Donc, ce n'est pas parce que ça s'applique dans d'autres pays que c'est nécessairement applicable au Québec. Il faut voir le Québec comme étant aussi différent justement des autres provinces canadiennes au niveau de la consommation d'alcool des habitants.

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

Mme Boulet: Alors, très brièvement, je comprends que votre industrie a été durement frappée, là, la TPS, le tabac, le revenu, et que vous avez une préoccupation davantage économique. Nous, c'est une préoccupation de sécurité routière, c'est une question de sauver des vies humaines et d'envoyer un message clair à la population que consommer, ça ne va pas avec la conduite automobile. Ce n'est en rien contre votre industrie, c'est vraiment une préoccupation de sécurité routière. Alors, moi, je vais terminer ici. Je ne sais pas si j'ai des collègues qui veulent compléter.

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

M. Ouimet: Oui, merci, M. le Président. Je salue les représentants de l'Association des restaurateurs du Québec. Mes propos allaient dans le même sens que les propos de la ministre. Vous faites état, dans votre présentation, des grands progrès en matière d'alcool au volant que le Québec a connus au cours des dernières décennies, mais on a l'impression que vous dites: Il faudrait que ça s'arrête là, qu'il n'y a pas lieu de faire un

autre pas en avant, alors que la législation que nous proposons vise à faire un pas en avant. Dans votre mémoire, vous dites: «...si la chasse aux sorcières que vous proposez ne porte que sur la majorité des gens ordinaires qui consomment de façon responsable, vous ne visez pas les bonnes cibles.» Malheureusement, il y a des données statistiques qui démontrent qu'on doit continuer de poursuivre nos efforts dans ce sens-là.

On comprend. On a reçu, la semaine passée, M. Sergakis, qui est président des tenanciers de bars du Québec, qui avait un peu un propos semblable au vôtre, qui disait dans le fond que ça affecte notre intérêt économique, ça diminue un peu la vente de vin et de boisson dans nos commerces. Et donc on comprend votre préoccupation, mais on espère que vous comprenez notre préoccupation aussi.

Et le pas en avant qu'on veut faire, dans le fond, il est appuyé sur des études scientifiques, qui ont même été... Vous citiez tantôt Educ'alcool. Même Educ'alcool, dans leur mémoire, indique que les études scientifiques démontrent que, lorsqu'on abaisse le taux d'alcoolémie dans le sang de 0,08 à 0,05, ça a des effets bénéfiques même sur les gens qui normalement consomment avec des taux beaucoup plus élevés. Il y a des études qui sont citées au Danemark, en France, en Australie, en Suède, en Autriche qui viennent étayer ce point de vue là.

Alors, la question que je vous pose, c'est: Qu'est-ce que vous dites de ces études qui révèlent que cette mesure, passer de 0,08 à 0,05, a un effet dissuasif non seulement sur la population en général, mais aussi sur les conducteurs ayant un haut taux d'alcoolémie?

M. Meunier (François): O.K. M. le député de Marquette, j'ai lu les mêmes études que vous, j'ai lu le mémoire d'Éduc'alcool, et ce qu'Éduc'alcool dit, c'est que le 0,05 seul n'aura pas un effet aussi bénéfique qu'on le croit. En fait, ça doit être ajouté à un ensemble de facteurs et à un ensemble de mesures, et c'est comme ça que ça va être performant. Et, à moins que vous vouliez que je sorte l'étude de ma valise, je pense que c'est l'essentiel des propos que tient Educ'alcool. Et il y a plusieurs autres études similaires. D'ailleurs, Educ'alcool, je pense, a fait l'inventaire de l'ensemble des études, et, à peu près partout, le 0,05 seul a été adopté en même temps qu'un ensemble d'autres mesures, notamment les radars photo, à ma connaissance, et d'autres interventions qui ont pénalisés de façon importante, là, les conducteurs fautifs. Ce qui fait que...

Bien sûr, là-dedans, je pense qu'on peut très bien comprendre que ça peut peut-être, effectivement, influencer des gens de ne pas trop boire, on comprend très bien le principe. Mais, en ce qui concerne les consommateurs ordinaires, là, les inconvénients, les pénalités rattachées... Vous savez, être pris avec 0,08 ici, au Québec, là, ce n'est pas une petite pénalité, à mon sens, là, c'est quelque chose qui a des conséquences extrêmement graves pour le conducteur. Et probablement que ces conséquences-là ne sont pas très connues de la population non seulement en termes de coûts, mais aussi en termes de contraintes pour le conducteur. Et nous sommes fondamentalement convaincus qu'on aurait intérêt à davantage publiciser les conséquences rattachées à la conduite en état d'ébriété. Bien sûr, si, de votre côté, vous considérez que de conduire à 0,05, c'est

quelqu'un qui a les mêmes capacités affaiblies que quelqu'un à 0,08, on ne s'entendra pas. Nous, on considère que quelqu'un n'a pas nécessairement les facultés affaiblies de même nature.

Et l'autre élément qu'on veut vous mettre en relief, bien, c'est évidemment quelqu'un... Il est clair qu'à 0,05 on pourrait doubler... j'ai même déjà entendu pire que ça, on pourrait doubler les pénalités pour les récidivistes que finalement ça n'aura pas autant d'impact qu'on le croit. Ce qui fait qu'à 0,05, finalement, notre argument, c'est à l'effet qu'on va viser les gens qui sont déjà des gens qui respectent la loi, des gens qui sont sensibilisés, des gens qui sont conscients, qui ont déjà adopté des changements importants dans leurs comportements de consommation. Je pense que, Pierre, tu es à même de constater, dans ton entreprise, comment ça a changé à cet effet-là?

M. Gaudreault (Pierre): Bien, il y a une évolution importante depuis l'adoption du 0,08. Moi, je suis un propriétaire de restaurant opérateur. Il y a des habitudes de consommation qui ont changé radicalement au cours des 10 ou 12 dernières années. Les gens font des services de raccompagnement, les gens prévoient un service de raccompagnement, les entreprises aussi font des réservations maintenant avec un niveau de consommation contrôlé...

M. Ouimet: Bien, c'est ce que je disais tantôt, là: Le bon comportement des Québécois, je pense qu'il faut le souligner, il faut applaudir. Mais la question qu'on pose, nous, c'est: Il nous semble qu'il faut faire un pas en avant, et vous avez de la résistance à faire ce pas en avant. Tantôt, vous parliez des mesures. Il y a une foule de mesures dans le projet de loi. Je suis convaincu que vous en avez pris connaissance. Il y a plusieurs mesures qui sont associées non seulement juste au 0,05... Et, pour revenir sur la question de la criminalité, c'est une suspension de 24 heures, qu'un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la société, le permis d'alcool. C'est une mesure administrative, là.

M. Meunier (François): ...qui se prend avec 0,08, là, et plus, à plus de 0,08. Je pense que les pénalités méritent davantage d'être connues. Je suis convaincu que... des gens qui sont convaincus que ce sont des peines qui sont sans conséquence se trompent.

M. Ouimet: En tout cas, nous comprenons votre point de vue, vous comprenez le nôtre. Dans l'intérêt de la sécurité routière, il faut aller de l'avant.

M. Meunier (François): Tout à fait.

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

● (16 h 40) ●

Mme Boulet: J'aimerais juste apporter... Parce qu'il y a des experts qui sont venus ici, il y a des gens qui disent que... et même M. De Koninck est venu nous dire qu'à 0,02 certaines personnes ont déjà des problèmes de comportement et qu'entre 0,05 et 0,08 on a jusqu'à cinq fois plus de chances d'être impliqué dans un accident. Vous dites quoi à ces gens-là? Parce qu'au-delà d'un impératif économique il y a une réalité: ces gens-là représentent

un risque. 80 % des gens qui se font intercepter en état d'alcool ou d'ébriété, c'est leur première infraction. Alors, il faut traiter les récidivistes, mais ce n'est pas vrai qu'il y a juste des récidivistes. Puis est-ce qu'à 0,05 on peut être une menace? C'est la question qu'on est en droit de se poser avec les statistiques et avec les recommandations des experts qu'on a.

M. Meunier (François): Regardez, nous, ce qu'on tente de vous démontrer, c'est que finalement... Je pense qu'on a tous pu voir quelqu'un qui conduit un véhicule automobile avec un café entre les deux jambes, avec des gens... moi, j'en ai vu qui se maquillent dans la circulation, le matin. Et finalement ce qu'on... On est à peu près convaincus que ces gens-là aussi sont cinq fois plus dangereux sur la route que les autres. Et il est clair, dans ce sens-là, que... On comprend très bien les objectifs. Mais, pour nous, conduire un véhicule automobile, il y a des risques rattachés à ça. C'est clair.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, bienvenue à vous. J'ai eu la chance de prendre connaissance de votre mémoire et je pense que c'est tout à fait responsable, et vous parlez avec le gros bon sens. Vous avez vu les mêmes études sûrement que l'on a vues, et, dans vos recommandations, vous rejoignez presque tous les points de recommandation du rapport De Koninck. Parce que, il faut bien le dire, le rapport De Koninck, donc, les 41 organisations porte-parole n'ont pas recommandé au gouvernement d'aller vers une réduction à 0,05, ça, il faut le mentionner, mais ont recommandé des mesures qui sont à toutes fins comparables avec les vôtres. Et je résume vos mesures: ne pas procéder à la mesure touchant l'alcoolémie, donc de réduire de 0,08 à 0,05; de cibler les conducteurs les plus dangereux, soit ceux conduisant avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée.

Juste vous dire que, constat rapide, 717 décès, 30 % environ sont causés par l'alcool. Donc, on parle de 200 décès par année, ce qui est très important. La ministre parle... 0,05 à 0,08, parle de 6 %. Donc, 6 % des 200 décès, elle parle de 12 personnes qui seraient décédées avec un taux d'alcoolémie dans le sang entre 0,05 et 0,08. Et je peux me questionner aussi: Est-ce que ces personnes-là étaient responsables de l'accident avec lequel ce taux d'alcoolémie là a été prélevé?

Par contre, je peux vous dire que 84 % sont supérieurs à 0,08, et 84 % supérieurs à 0,08, c'est 168 décès par année. Alors, je ne montrerai pas à la ministre c'est quoi, la loi de Pareto, mais je pense qu'il faudrait s'attaquer aux bonnes cibles. Donc, c'est pour ça que je suis d'accord avec vos recommandations. Et je voudrais aussi mentionner que ce 84 % là, au Québec, donc le 84 % de tous les déplacements où les conducteurs dépassaient la limite légale de 0,08 sont réalisés par moins de 3 % des détenteurs de permis de conduire. Ce qui manque, c'est surveillance policière, ce qui manque, c'est barrage.

Et, si on le compare à ailleurs dans le monde, les conducteurs testés dans des contrôles routiers, au Québec, par tranches de 100 000 habitants, c'est 28 conducteurs

par tranches de 100 000 habitants; et c'est 15 000, en Finlande, par tranches de 100 000 habitants; et c'est 12 500 en Suède; c'est 15 000 en France. Donc, demandez-vous pas pourquoi qu'il y a un meilleur résultat que chez nous: la perception ou le risque d'être pris, quand un conducteur dépasse le 0,08, il ne l'a pas. Et, à ce moment-là, il prend une chance, parce qu'il dit: J'ai plus de chances de gagner à la 6/49 que d'être intercepté dans un contrôle routier. Donc, c'est ce qui arrive. Et c'est pour ça que 3 % des détenteurs de permis de conduire, sur les 84 % qui sont effectivement décédés en boisson, étaient en haut de 0,08. Donc, je suis d'accord avec vous quand vous dites: La ministre rate la cible.

Question pour vous, parce que le rapport De Koninck recommandait... effectivement les 41 représentants recommandaient d'avoir des mesures plus sévères envers les récidivistes, recommandaient d'augmenter la perception du risque d'être intercepté, recommandaient d'accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite. C'est ce que vous recommandez aussi. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies, c'est une recommandation de la table, c'est aussi une de vos recommandations, Action Service, etc., et c'était aussi une recommandation d'Éduc'alcool, un groupe de chercheurs qui a effectivement rassemblé l'ensemble des études avant 2001, l'ensemble des études de 2001 à maintenant, pour dire: Regarde, il n'y a aucune raison d'adopter le 0,5. Mais par contre ils recommandaient une meilleure formation et une formation au niveau des détenteurs de permis d'alcool, comme vous le recommandez. Est-ce que vous pourriez nous en parler un peu plus longuement, s'il vous plaît?

M. Meunier (François): Bien, en fait, ce qu'on recommande essentiellement, c'est d'imposer une formation, par exemple Action Service, dans un premier temps, aux gens qui ont des comportements ou qui ont adopté des politiques de commercialisation qui sont délinquantes. Il y a des gens qui encouragent la surconsommation ou qui tolèrent la surconsommation d'alcool dans leurs restaurants. Et, vous savez, ici, au Québec, il y a une instance qui s'appelle la Régie des alcools, des courses et des jeux, la RACJ est en mesure d'intervenir si on lui démontre que des détenteurs de permis d'alcool ont contrevenu à la Loi sur les infractions en matière de boissons alcooliques et peut suspendre le permis. Alors, pour nous, il nous apparaît tout à fait juste et dans cette ligne de pensée là de voir la RACJ imposer aux exploitants délinquants des mesures d'amélioration, notamment une formation obligatoire.

Par contre, ce qu'on veut vous mettre en garde, c'est d'envisager d'imposer une formation à l'ensemble de l'industrie, essentiellement pour des raisons de faisabilité. Vous savez, on se retrouve à peu près avec 15 000 entreprises visées qui ont un détenteur de permis d'alcool pour consommation sur place. En moyenne, ces gens-là emploient 12 employés chacun, dont la moitié sont affectés au service, on parlerait de devoir former 90 000 personnes. Regardez, avant d'appuyer une mesure comme celle-là sans réserve, je pense que vous comprendrez qu'on veut peut-être la regarder de façon quand même un petit peu plus sérieuse.

Ce qu'il faut quand même penser à privilégier: ce qu'on appelle le principe du délinquant-payeur. Alors, est-ce qu'une entreprise comme un restaurant dont 80 % des ventes, c'est fait pour de la nourriture, est-ce que c'est justifié d'imposer les mêmes contraintes et les mêmes obligations à une entreprise dont 80 % des ventes, c'est des ventes de boissons? Bien, je pense que ça mérite de poser la question. Mais partez du principe qu'on a...

M. Gingras: ...80-20 que je parlais.

M. Meunier (François): Ou 80-20, mais évidemment je pense que le risque n'est pas le même dans un endroit où finalement on va là essentiellement pour manger et dans un endroit où on va essentiellement pour consommer une boisson alcoolisée. Et, dans ce sens-là, si la mesure s'applique mur à mur peu importe le type d'établissement, il est clair que ça pourrait nous poser problème.

M. Gingras: Merci. Parlez-nous aussi du code d'éthique de l'industrie québécoise des boissons alcooliques, que vous parlez à la page 3, à la fin de la page.

M. Meunier (François): Oui, en fait, c'est un code qui a été proposé par Educ'alcool, qui, si on veut, autoréglemente l'industrie. Il y a déjà des lois, des règlements ici, au Québec, mais il y a également la possibilité pour un citoyen de porter plainte aux gens qui gèrent le code d'éthique. Il y a un organisme indépendant qui a été formé, qui est présidé par l'ancien président des caisses populaires Desjardins, Claude Blanchet, et il y a la possibilité pour un citoyen de porter plainte contre un des membres du code ou un des adhérents au code afin de s'assurer qu'il y ait... rappeler à l'ordre devant des gens qui ont soit des pratiques promotionnelles soit des pratiques de vente qui ne respectent pas un service responsable ou en tout cas une approche responsable en ce qui concerne la consommation d'alcool.

● (16 h 50) ●

M. Gingras: Juste pour vous dire que le 0,08 aussi, ce n'est pas tombé du ciel, là, la norme de 0,08, c'est le taux d'alcoolémie à partir duquel les effets de l'alcool augmentent et sur une base exponentielle. Donc, ça a une base scientifique, là. Et de dire que le 0,05 va régler tous nos problèmes aujourd'hui... On l'a vu tantôt, dans les chiffres que j'ai présentés, c'est 12 personnes à 0,05, et on n'est pas sûr que ces 12 personnes là étaient effectivement...

Une voix: ...

M. Gingras: S'il vous plaît, M. le député, veuillez ne pas m'interrompre, vous aurez votre droit de parole. Donc, ces 12 personnes là, on n'est pas sûr qu'elles étaient effectivement responsables de l'accident.

Ici, on dit, dans le rapport d'Éduc'alcool, dont on s'est inspiré, dont le rapport De Koninck s'est inspiré, que «notre société a des moyens limités. Elle ne peut investir des ressources partout, elle ne peut faire tout en même temps. Si elle tente de tout faire à la fois, elle risque plus souvent qu'autrement de rater tous ses objectifs.» Donc, à l'heure actuelle, on a dit que 84 % des gens

avaient plus de 0,08 d'alcool dans le sang et, aujourd'hui, on vise effectivement le 6 % des gens. Donc, on dit: On va manquer la cible. Donc, on est parfaitement d'accord avec vous.

Je reviendrai un peu plus tard, M. le Président, il me reste sept minutes, donc...

Le Président (M. Bergman): Cinq minutes.

M. Gingras: Cinq minutes. Excellent.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue au travail de cette commission. Votre tableau à la page 17 est fort éloquent, hein? Puis là on ne veut pas vous noyer dans une série de chiffres et de statistiques, et tout ça, sauf que ça nous montre une réalité certaine, les chiffres et les statistiques. Dans votre tableau, si je l'ai bien analysé et bien compté, là, de 2001 à 2005, de 51 à 80 mg, on constate malheureusement 36 personnes décédées et, si on fait une addition de 51 mg à plus, là, on arrive, pour les cinq même années comparatives, on arrive à 502 personnes décédées. On se comprend bien? On se comprend bien, c'est vos chiffres. On ne se trompe pas, c'est vos tableaux, ce n'est pas les chiffres de l'opposition officielle.

Alors, écoutez, il est certain que, ce point de vue là, nous, on le partage dans le sens qu'on dit et on répète, depuis de nombreuses journées, de nombreuses semaines, que la ministre fait fausse route. Les chiffres sont là. Puis les personnes, ce n'est pas juste des chiffres, ce n'est pas juste des statistiques, ce n'est pas juste des pourcentages. Cependant — et nous partageons le même point de vue, à ce sujet-là, que l'ADQ — nous, on dit: Écoutez, là, ils sont tellement frappants, on ne peut pas laisser passer... Je prends vos chiffres, là: 502 personnes décédées à cause d'accidents mortels à 50 et plus, en termes de milligrammes, par rapport à 36. Mais, attention, là, les 36 sont là quand même, là, hein? On n'en voudrait pas du tout, tout le monde.

C'est un problème sociétal, et tout ça. Et, sur ça, je réaffirme aujourd'hui qu'effectivement le projet de loi ne vise pas la bonne cible, particulièrement dans le sens où on nous dit: Bien, écoutez, on n'est pas capable d'arrêter l'hémorragie de ce qui se produit comme accidents mortels graves au niveau du 0,08 et plus, et on nous dit qu'on n'aura pas d'ajout de forces policières supplémentaires. Parce que tout le monde l'a dit ici, l'a répété à satiété en disant: Écoutez, le meilleur remède, c'est des forces supplémentaires, il faut faire un ajout de forces supplémentaires. Alors, il y a des choses sur le projet de loi qui nous touchent, qui nous agréent, mais, sur ce point de vue là, le message n'est pas reçu ici. J'espère, j'espère, j'espère encore — je suis un optimiste — que les discussions, en commission parlementaire, du projet de loi article par article feront comprendre et feront bouger Mme la ministre.

Ceci dit, la semaine dernière — je pense que c'était vendredi, je me demande... — les tenanciers de bars sont venus nous rencontrer. Ce soir, si je ne m'abuse, vers 23 heures, ce sera la corporation des... les propriétaires de bars qui viendront nous rencontrer et,

un peu plus tard, je pense, ce sera la chaîne des restaurants. Les personnes qui étaient là au nom des tenanciers de bars nous ont dit: Nous, on veut s'impliquer. Et je comprends toute la mesure qu'il faut apporter, les restaurateurs, je viens de comprendre, j'ai tout compris ça quand vous dites: C'est 80 %, nous, c'est, en termes de repas, 20 % de la... j'ai tout compris ça. Cependant, je dois vous dire: Dans vos recommandations, vous semblez déléguer toute la responsabilité aux autres. Puis je vous le dis en termes bien, bien polis, en tout respect. Il y a cinq recommandations que vous faites — et il semble qu'on se dit tous pour la sécurité routière, pour améliorer notre bilan dans toutes les catégories — vous faites cinq recommandations correctes, là, mais je ne sens pas chez vous une part de responsabilité. Parce qu'on ne peut pas parler des deux côtés de la bouche en disant... Écoutez, c'est un problème de société, un problème sociétal, tous et chacun qui consomment, on est là, mais en plus, lorsqu'on est en ligne directe avec la consommation, il m'apparaît que tous les joueurs devraient avoir un rôle à jouer, puis je ne l'ai pas senti.

En termes de mesures concrètes, qu'est-ce que vous êtes prêts, en termes d'association, à faire, qu'est-ce que vous pensez faire, que vous pouvez faire pour corriger un petit peu puis améliorer une sécurité routière... les personnes qui boivent, dans toutes les nuances que vous avez apportées avec les pourcentages?

M. Meunier (François): Regardez, moi, je pense, j'apprécie énormément votre question parce que ça me permet justement de mettre en relief au contraire toute l'implication que notre association a jouée dans la prévention de la conduite en état d'ébriété. Dans notre mémoire, vous le voyez, et je pourrais le faire parvenir aux membres de la commission, si ça vous intéresse, l'ensemble du programme de prévention qu'on a invité nos membres à adopter. On a invité l'ensemble des détenteurs de permis à adopter une politique de service responsable d'alcool, on a réalisé des guides pour les employés, guides pour les employeurs, même un vidéo de formation. Et c'est bien avant Educ'alcool. Il n'y a aucune organisation représentant les bars qui a réalisé des outils comme ceux-là, et, nous, on l'a fait en 1991. Par contre, dans un souhait de s'assurer d'avoir un seul et unique outil qui vise la même clientèle, on a été également en première ligne pour appuyer Educ'alcool lors du lancement du programme Action Service qui visait justement à uniformiser et harmoniser l'ensemble des interventions auprès des détenteurs de permis d'alcool. Alors, dans ce sens-là, moi personnellement, je peux dire: On n'a pas à rougir du tout du rôle social que l'ARQ a joué là-dedans depuis de nombreuses années, et, dans ce sens-là, soyez assurés qu'on entend vraiment assurer le leadership et être présents dans tout ce qui va assurer le développement pour la suite des choses.

Il est clair par contre que ce n'est pas un coup de baguette magique, on va viser des centaines d'entreprises, il y a déjà énormément de contraintes rattachées à ça. Vous savez également aussi qu'il y a toute la question de la rétention puis du recrutement de personnel, c'est quelque chose qui n'est pas simple chez nous. Donc, avant de faire semblant puis de vous dire: Allez-y, on va tout régler, le problème, on va offrir des formations partout, demain matin, dans l'ensemble des entreprises,

on est réalistes aussi. Puis on est en mesure de vous dire qu'il n'y a aucun problème vous pouvez compter sur nous, évidemment il faut que ce soit quelque chose qui se fasse pour assurer une implication tangible et concrète sur le terrain, et uniquement de vous dire ici qu'il y a une adhésion complète de l'industrie à une démarche comme celle-là.

● (17 heures) ●

M. Deslières: Je veux pousser plus loin monsieur, je l'ai, devant vous, là, regardez recommandation 2: de cibler les conducteurs les plus dangereux, soit ceux conduisant... un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée. Je comprends qu'on n'est pas dans les bars, je comprends qu'on n'est pas dans une taverne, je comprends ça. Sauf que votre personnel est habitué à servir du vin. Quand on boit du vin, de la boisson, peu importe, quand on voit des gens s'éterniser, pour toutes sortes de bonnes raisons, constate que les limites de consommation sont dépassées, est-ce que vos gens sont formés pour agir? Est-ce que vos gens... Est-ce que vraiment il y a une prise de conscience chez vous que ce n'est pas seulement des consommateurs, mais c'est des citoyens? Vous avez une responsabilité, dire: Bon, bien, écoutez, nous, on a un plan d'action, nous, on a des gens qui agissent. Pas qui vont agir, qui agissent sur ces citoyens et citoyennes là...

M. Veilleux (Marcel): Moi, je suis restaurateur depuis...

M. Deslières: ...qui ont le droit à tous les plaisirs, là.

M. Veilleux (Marcel): Tout à fait.

M. Deslières: Mais avec les responsabilités qui vont avec.

M. Veilleux (Marcel): Moi, j'exerce la profession de restaurateur depuis 35 ans, et annuellement on fait une réunion générale pour tout le monde. Et périodiquement, pour ne pas dire cinq à six fois par année, on fait des formations pour les nouveaux employés. On sait qu'il y a une main-d'oeuvre qui voyage, qui se promène beaucoup dans les restaurants, dans les bars, et on doit les former.

Depuis l'application du 0,08, on est extrêmement vigilants sur cette loi-là. Quand un client va entrer chez nous, on le sait que la personne n'est pas dans un état normal. Alors, on va l'accueillir et non pas le repousser à l'extérieur. On va le faire asseoir, on va lui parler quelques secondes, quelques petites minutes pour voir le degré d'état dans lequel il est.

Une voix: ...

M. Veilleux (Marcel): Non, mais on peut le voir à l'accueil aussi. Évidemment, quand ils sortent, c'est sûr. Mais, quand le client sort... D'abord, aujourd'hui, on est organisé. Si les clients viennent pour célébrer un peu plus que la limite le permet, il y a toujours un conducteur désigné qui l'accompagne. Ça se fait maintenant couramment. On a, dans nos restaurants, le Tolérance Zéro, qui est une entreprise de rattachement. Puis, pendant la période

des fêtes, il y a évidemment Nez rouge, qui arrive pour quelques jours, quelques petites semaines.

Mais nos employés sont extrêmement informés de ça. Pourquoi? Parce que, les propriétaires, les administrateurs, c'est un point majeur dans notre opération. On doit être vigilants puis on doit prévoir le coup après que la clientèle aura passé chez nous. C'est extrêmement important. Et Pierre le fait certainement aussi. Pierre va plus loin que ça. À Alma, ils n'ont pas Tolérance Zéro puis peut-être Nez rouge aussi organisé que le nôtre. On paie les taxis aux clients qui ont dépassé un peu la limite du raisonnable. On les renvoie chez eux avec un taxi payé par l'entreprise.

Le problème qu'on vit, c'est que, du 0,08 au 0,05, on sait que ça va faire une psychose très importante dans la population. Les gens ne voudront plus prendre de chance, ils vont demeurer chez eux. On va perdre une clientèle plus qu'importante. Déjà qu'on est sollicités de toutes parts et de tous côtés par différentes lois, différents problèmes. Alors, si on perd la dame... Je prends l'exemple d'une dame qui va prendre une verre de vin et qui va déjà atteindre le 0,05. C'est certain que la clientèle nourriture vient de quitter les lieux. C'est ça.

M. Deslières: Il me reste peu de temps, là. Recommandation 4 — puis je vous interpelle, là: «Doutenir et d'encourager le développement de services de rattachement à l'année, et ce, dans tout le Québec.» Vous êtes prêts, en termes d'association, de contribuer financièrement pour mettre un tel mécanisme en marche, puis tout ça?

M. Veilleux (Marcel): ...contribuer...

M. Deslières: Avec d'autres partenaires bien sûr, là. Vous avez mentionné Tolérance Zéro, s'il fonctionne encore, là.

M. Veilleux (Marcel): Oui, ça fonctionne dans certaines villes. Bien, à Québec, ça fonctionne.

M. Deslières: Non, non, mais laissons faire l'association. Mais, ma question, je vous interpelle directement: Êtes-vous prêts à des gestes concrets, à des gestes financiers, des gestes sur l'ensemble du territoire, pour dire: Hé, nous, on a un rôle important à jouer et on est prêts, en termes d'association, à contribuer financièrement et avec d'autres mesures, formation du personnel, intensifier, là, rappeler les messages, contribuer localement, régionalement à des campagnes, tout ça? Puis là la panoplie est infinie, notre imagination n'est pas pour être débordante, là.

M. Meunier (François): Regardez, on ne vous mettra pas un chiffre sur la table aujourd'hui, là. Mais partez du principe qu'individuellement chaque restaurateur contribue au développement de ces programmes-là déjà. Et il est clair que, si on mettait l'ensemble des contributions, soit bénévolement, ou autre, ou promotions — vous savez, il y a beaucoup, énormément de promotions — il est clair là-dedans que vous avez une contribution de l'industrie. Et soyez assuré que l'industrie va continuer à contribuer de façon active dans le développement de tous ces programmes-là.

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

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Messieurs madame, bienvenue. Comme la ministre, là, je ne vous ferai pas changer d'idée, même si vous avez une vision pas mal pessimiste de votre industrie actuellement, là, parce que vos explications tournent aux alentours que, si on baisserait à 0,05, bien là, ça va être l'apocalypse pour votre industrie de la restauration.

On vous a posé des questions si ailleurs, dans d'autres provinces, quand la mesure a été instaurée, si ça avait fait un impact, vous n'avez pas de chiffres. Vous nous dites, sur certaines affirmations, qu'on va traiter les gens qui sont à 0,05 et à 0,08 de la même façon. Moi, je vous inviterais à relire l'article de loi, qui est très explicite, puis, tu sais, en voulant dire: C'est une mesure administrative où est-ce qu'il y a une suspension pendant 24 heures de temps. Moi, je vous ferais une autre affirmation: 80 % des accidents causés par quelqu'un qui conduit avec des facultés affaiblies, c'est des gens qui sont à leur première infraction. Puis je pourrais vous garantir une chose: si, cette personne-là, on l'aurait poignée à 0,05, on lui aurait enlevé son permis de conduire pendant 24 heures de temps, il aurait fait plus attention pour prendre la route une prochaine fois.

C'est comme si, vous, vous regardez votre point de vue économique puis vous laissez tout de côté. Vous prenez le même message que le parti de l'ADQ est en train de nous dire: 46 morts, là, ce n'est pas assez. Tu sais, là, pour nous autres, là, il n'y a pas de raison. Ces 46 morts, ce n'est pas important. On devrait en avoir beaucoup plus pour qu'on puisse commencer à parler de mesures.

M. Gingras: Question de règlement, M. le Président.

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

M. Reid: Quel règlement?

Des voix: Il n'y a pas de règlement.

M. Gingras: Le règlement de l'Assemblée nationale, article 35, paragraphe 6°, «imputer des motifs indignes à un député ou refuser d'accepter sa parole». Vous venez de dire que 36 morts, pour nous ce n'est pas important. On a dit que chaque mort comptait et qu'il n'est pas question... Et venir m'imputer des motifs comme ceux-là... sont inacceptables.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville, le député de LaFontaine émet une opinion. M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Alors, vous pensez, et je vous regarde aller, là, votre situation économique est beaucoup plus importante qu'essayer... Puis je vais vous dire, là, mettez-vous de notre côté à nous, là. On a deux gens à essayer de satisfaire. On a l'industrie de la restauration qu'il va falloir regarder, là, puis je pense qu'on le fait assez bien, où est-ce que les gens ne sont pas traités de la même façon. C'est une suspension

de 24 heures du permis de conduire. La personne reprend son permis de conduire, va réfléchir. L'impact que vous avez... Tu sais, c'est comme si vous dites: Le 0,08, on a des chauffeurs désignés. Puis c'est comme si on allait imposer le 0,05 puis les chauffeurs désignés disparaîtraient. Il y a une étude dans *Le Journal de Montréal*, c'est le député de Beauharnois qui le faisait tantôt, qui disait: 87 % des gens qui sortent ont déjà leur plan A, leur plan B et leur plan C s'ils prennent un coup, s'ils boivent un peu plus. Alors, cette façon de faire ne changera pas parce qu'on change de 0,08 à 0,05.

Le but ici, le but ici, et mon collègue de Marquette l'a bien mentionné dans l'étude d'Éduc'alcool... Je pourrais vous poser une petite question: Qui est-ce qui finance Educ'alcool?, mais on n'ira pas là. Moi, je veux dire seulement une chose: Ça va permettre aux gens de réfléchir deux fois. Ils vont venir à votre restaurant, ils vont prendre leurs mesures comme qu'ils prennent actuellement. Actuellement, pour prendre des mesures quand ils viennent chez vous... ils vont les prendre même tantôt. Et tantôt, là... Tu sais, à un moment donné, je suis tanné de reprendre le député de Blainville. J'espère que, d'ici la fin de la commission, il va commencer à lire ses documents et ne pas dire des faussetés. Quand monsieur dit: Au Québec, c'est 28 personnes...

M. Gingras: M. le Président, M. le Président, question de règlement.

M. Tomassi: ...qu'on intercepte sur 100 000 habitants...

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

M. Tomassi: ...on va-tu avoir...

M. Gingras: M. le Président. On parle de «dire des faussetés».

Le Président (M. Bergman): Oui. M. le député de LaFontaine, je demande de...

M. Gingras: Retirer ces paroles.

Le Président (M. Bergman): ...retirer ce mot.

M. Tomassi: Alors, je retire «fausseté», M. le Président. Quand M. le député de Blainville déforme la vérité, M. le Président... Je veux seulement...

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

M. Tomassi: Je veux rien que finir. 28... Au Québec, la question...

M. Gingras: M. le Président, question de règlement. M. le Président, question de règlement.

M. Tomassi: Le policier doit avoir des soupçons que la personne ait pris un alcool...

M. Gingras: M. le Président, question de règlement.

M. Tomassi: ...tandis qu'en France, en Angleterre...

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

M. Tomassi: ...c'est aléatoire: tu l'arrêtes, tu souffles dans la balloune. Alors, ce n'est pas pareil.

M. Gingras: Quand il y a une question de règlement, M. le Président, vous devez arrêter l'assemblée.

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

M. Tomassi: Oui.

Le Président (M. Bergman): Je vous demande de retirer le mot que vous avez employé.

M. Tomassi: Alors, je vais le retirer, M. le Président.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, je ne ferai pas comme mon confrère le député de LaFontaine et essayer d'imputer des motifs indignes à un autre député, mais je vais plutôt me concentrer sur les gens qui sont ici aujourd'hui et qui ont des préoccupations, qui sont venus nous voir et nous faire part de leurs commentaires à l'égard du projet de loi. C'est beaucoup plus important que de faire de la basse politique comme mon confrère essaie de le faire.

M. Tomassi: M. le Président, M. le Président...

M. Reid: Ça, ce n'est pas acceptable, M. le Président.

M. Tomassi: Ça, ce n'est pas acceptable. Moi, je ne fais pas de la basse politique, je reprends seulement les faits que...

Le Président (M. Bergman): Monsieur...

M. Gingras: Question de règlement.

M. Tomassi: ...M. le Président, il déforme la vérité. Alors, il faut bien le dire, M. le Président, là, il va falloir...

M. Gingras: Donc, je retire «basse politique».

M. Tomassi: Bon. Merci.

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

● (17 h 10) ●

M. Gingras: Ceci étant dit, toutes les études nous démontrent qu'avant de baisser le taux d'alcoolémie au volant, il faut implanter des mesures intermédiaires, donc qui sont reconnues pour rendre les lois efficaces. À l'heure actuelle, au Québec, on n'a pas les effectifs

policiers pour appliquer la loi actuelle avec force, donc on a de la difficulté à appliquer le 0,08. Donc, appliquer les lois actuelles dans toute leur sévérité et augmenter considérablement...

Des voix: ...

M. Gingras: M. le Président, ils parlent tellement que j'ai de la misère à m'entendre parler. Ça va-tu? Appliquer les lois actuelles dans toute leur sévérité et augmenter considérablement les chances que les délinquants se fassent prendre en accroissant les contrôles routiers et en simplifiant les procédures policières, premier geste qui devrait être posé. Et, à l'heure actuelle, il ne l'est pas. On a vu que, cette année, on a une sensible amélioration dans le bilan. Pourquoi? Parce qu'on a fait des mesures ciblées. On a mis plus de policiers les fins de semaine, donc à des heures particulières, et on a eu donc une diminution du nombre de décès de 17 % et du nombre de blessés de 22 %. Donc, on a vu qu'en adoptant certaines mesures... Il faut d'abord faire appliquer les lois actuelles. Je ne comprends pas le gouvernement libéral de nous dire qu'on va ajouter d'autres lois et, sans effectifs policiers supplémentaires, qu'on va être capable de faire que ces lois-là, qu'on adopte, vont être respectées.

Deuxièmement, je crois que les cours de formation pour les édifices ou les établissements qui effectivement vendent de l'alcool, donc pour les serveurs, sont nécessaires. Effectivement, il reste les modalités à établir, mais sont nécessaires.

Comme je le disais tantôt... Et je rajoute que, si on veut adopter des mesures sans en prévoir d'abord l'implantation, sans en prévoir d'abord les impacts, sans prévoir d'abord de quelle façon va être adopté... Parce que c'est facile d'adopter des lois, mais les faire respecter, c'est une autre chose et c'est comme ne pas l'adopter du tout. Donc, ce sont les gens qui s'en foutront qui seront, eux, récompensés de ça. L'implantation des changements nécessite du temps, des efforts, des ressources humaines, des ressources financières, et, au nom de l'efficacité, il faut choisir des mesures. Et, dans les choix des mesures, des fois, effectivement, le gouvernement n'a pas choisi les bonnes mesures, n'a pas choisi la bonne clientèle, a raté la cible. Donc, je ne sais pas si vous avez quelque chose — il me restait cinq minutes — à nous dire, en terminant, donc je vous laisse la parole.

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

M. Veilleux (Marcel): Bien, moi, ce que je dis, c'est que, si on ne peut pas prendre les gens, les récidivistes qui causent les accidents mortels, plus que la majorité des accidents, comment voulez-vous qu'on prenne les gens qui ont 0,05? Ça prend des effectifs policiers, ça prend de la sécurité accrue. Le problème, il est là. Lorsqu'on dit que la cible n'est pas visée, c'est qu'il faudrait aller toucher les gens qui créent, qui causent les accidents, les vrais, donc les récidivistes et les gens qui ont 10 %, 15 %, 20 % puis 0,25 % d'alcoolémie dans leur sang. C'est eux autres, les criminels et les dangereux, ce n'est pas les gens qui prennent un verre de vin à 0,05. On est à côté de la coche.

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

M. Gingras: Je vous remercie de votre intervention.

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

M. Tomassi: Question de... M. le Président. Le député de Blainville cite beaucoup d'études, mais est-ce qu'il pourrait nous les déposer, les études?

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

M. Tomassi: Ah! mais je vous pose la question.

Le Président (M. Bergman): ...on va regarder ça. Mme Tremblay, M. Veilleux, M. Gaudreault, M. Meunier, merci pour votre présentation. Et je demande à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec de prendre place à la table. Je suspends pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 14)

(Reprise à 17 h 16)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je souhaite la bienvenue à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. M. Girard, Mme Drolet, Mme Giroux, bienvenue. Si vous pouvez vous identifier, vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec Mme la ministre et les députés de la commission. Alors, le micro, c'est à vous, monsieur.

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

M. Girard (Romain): Merci beaucoup, M. le Président. Mme la ministre, membres de cette digne commission. Mme Giroux, à ma gauche, est la vice-présidente aux opérations et ventes chez Autobus Laval, donc un transporteur d'envergure de la région de Québec opérant dans le domaine du transport nolisé et dans le domaine du transport écolier, donc réunissant les deux grands vecteurs de notre industrie, et, à ma droite, Mme Drolet est avec moi à la permanence de l'association à titre de chargée des communications et des relations publiques.

Vous avez déjà certainement reçu et pris connaissance du mémoire, je ne vous imposerai pas sa lecture. J'en ferai plutôt des commentaires et ajouterai quelques variations aux représentations qui y sont contenues.

Donc, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec: 200 entreprises, toutes privées, partout au Québec, exploitant environ 5 000 autobus de type autocar, interurbain, nolisé, autobus urbains lorsqu'opérés à contrat avec des conseils intermunicipaux en transport ou des régions municipales, autobus de transport adapté et un petit peu plus de 3 000 véhicules de type écolier. Donc, à l'intérieur de la flotte de 8 000 autobus scolaires du

Québec, nos membres en réunissent un petit peu plus de 3 000. Et l'association, une des très anciennes — et, ceux qui ont envie de me tirer la pipe, je ne l'ai pas fondée — elle a 81 ans. Mes membres me l'ont fait à quelques occasions, donc je ne voulais pas le laisser, ce champ, libre, je le connais.

Évidemment, une association comme la nôtre, qui a été fondée en grand partenariat avec l'État québécois au début du siècle, a toujours partagé la vision du législateur et de l'administration publique de faire que le territoire soit occupé et desservi sainement par les services de transport public, transport collectif. Et on se rappelle que, dans les décennies 1930, 1940, 1950, les gens n'avaient pas d'abord d'automobile, ils étaient d'abord dépendants du transport collectif de toute nature.

Et, la base même de l'opération de nos entreprises, on peut la résumer en quatre grands vecteurs. La sécurité, pour nous, comme association, c'est un choix fondamental et essentiel. On dit régulièrement que, si nos entreprises devaient dire à leurs clients qu'elles sont sécuritaires, c'est un peu comme si les restaurateurs devaient dire à leurs clients qu'ils sont salubres. C'est la même nécessité, hein? Les gens vont consommer nos services offerts s'ils présumant — et ça doit être à bon droit — qu'il y a la sécurité qui est garantie.

Au-delà de ça, à l'intérieur de notre industrie, l'association tend à favoriser l'équité évidemment dans nos programmes et dans les différents programmes qui sont appliqués à notre industrie. Nous travaillons pour que nos membres soient performants à tous les niveaux et nous travaillons pour le développement et la valorisation du transport collectif sous toutes ses formes. Et en ce sens je réitère notre expression de satisfaction à l'égard de la politique sur le transport collectif, donc la politique lancée en 2006 et relancée en 2007 avec des décrets et des modalités d'application.

Nous avons été au coeur de ce que vous connaissez maintenant comme étant la loi sur le PEVL, la loi 430. L'accident qui a enclenché cette loi, c'est un accident d'autocar dont on a souligné, il y a à peine quelques semaines, le 10e anniversaire, si tant est que c'est un anniversaire. On a beaucoup collaboré à la couverture média de ça. Mais ce que je veux vous partager à ce moment-ci, c'est qu'on a été de toutes les activités de concertation et de sensibilisation avec le gouvernement québécois, et je nomme le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile et la Commission des transports du Québec, pour que le vocabulaire de la concertation soit au coeur de l'avancement de la loi n° 430. Et j'affirme, comme citoyen et comme acteur de cette industrie du transport, que, dans les travaux découlant de la loi n° 430 depuis 10 ans, il y a eu une réelle et manifeste concertation des acteurs du transport lourd, que ce soit de camions, d'autobus, que ce soit à titre d'employeur, propriétaire, exploitant ou à titre de conducteur.

● (17 h 20) ●

L'industrie du transport par autobus évolue donc depuis des années en accord avec les mesures réglementaires qui soutiennent les objectifs de conformité, dont la formation continue, la compétence, la prévention. En 1996, les transporteurs membres de l'APAQ, parce que, chez nous, c'était essentiel à ce moment-là, ont créé

une mutuelle dans le domaine de l'assurance accident. C'est dire que les cartes roses dans les véhicules de nos membres sont des cartes roses que nous émettons à titre d'assureur mutualisant ces véhicules-là, et ils détiennent donc, avec cette mutuelle qu'ils ont créée, un meilleur outil pour gérer leurs primes d'assurance bien évidemment mais aussi gérer leurs indemnisations, gérer leurs risques d'accidents auxquels ils sont exposés de même que réellement revoir dans leurs états financiers les résultats de la prévention.

Le tableau ci-dessus — donc dans le mémoire, et nous vous l'avons fait circuler — illustre graphiquement l'évolution, au cours des 10 dernières années, du taux d'accident à l'intérieur de la mutuelle. Et, pour la dernière année figurée au tableau, soit 2005-2006, pour la ligne supérieure, ce sont les véhicules de type autocar ou autobus urbain. Et, pour la ligne inférieure, ce sont les véhicules de type autobus scolaire. Et, à des fins statistiques, nous vous informons que, pour les véhicules non scolaires, donc la ligne supérieure, c'est 2,5 véhicules sur 100 qui sont, dans une année, concernés par un accident découlant en réclamations matérielles. Nous n'avons pas la donnée sur les dommages aux personnes puisque ceci ne relève pas de notre mutuelle. Et, dans le domaine du transport écolier, donc les jaunes, c'est 0,9 véhicules qui sont concernés par un événement engendrant une réclamation à la mutuelle d'assurance. C'est une très nette amélioration au cours de ces 10 années et c'est la démonstration que la prise en charge de notre industrie et de nos entreprises, de leur gestion de risques a donné des résultats.

Par ailleurs, la prévention ne va pas sans la compétence des conducteurs et des répartiteurs. On vous exprime donc en page 4 quelques données sur un vaste programme de formation administré chez nos membres au cours des années 2003, 2004, 2005, ayant fait en sorte que 3 500 conducteurs au total ont pu bénéficier de programmes de formation. Il y en avait 12 au total. On vous présente ici les données de participation pour quatre d'entre eux.

On vous a fait circuler aussi, au tout début de la présentation ou dans les secondes qui ont précédé, une pochette...

Une voix: ...

M. Girard (Romain): Alors, on vous fera circuler un document dans les prochaines minutes, si c'est possible, qui a été édité à l'occasion du 10e anniversaire de l'accident des Éboulements et à l'intérieur duquel document on a pu compter sur une collaboration avec votre vice-présidence Sécurité routière de la SAAQ, sur la vice-présidence Contrôle routier de la SAAQ, sur votre sous-ministre Jean Couture à la Direction des politiques et programmes et sur le Bureau de normalisation du Québec pour la publication de plus de 12 pages d'articles relatant l'amélioration de la conscience de la sécurité et de la prévention dans notre industrie. Donc, ceci étant le grand portrait toujours sous le vecteur de la sécurité qui nous amène à la table et qui nous amène à adhérer aux objectifs que vous mettez de l'avant ici.

Je suis en page 4, l'alcool au volant. Écoutez, ça a été le bout le plus facile à rédiger du mémoire. On vous a écrit gentiment qu'on considère que ça ne nous

concerne pas et qu'on en est heureux. Nous ne ferons jamais de représentation sur 0,04 ou 0,12. Nous avons comme cible, chez nous, de vivre avec zéro présence d'alcool ou de drogue en toutes circonstances, chez nos conducteurs, au moment où ils sont au volant. Il y va de procédures de gestion interne allant jusqu'au congédiement. Chez nous, c'est pris pour acquis. Et on était heureux, avec nos membres, en congrès la semaine dernière, de se dire que ceci ne nous concernait pas. Donc, vous auriez pu mettre 0,03, je pense, mais là, si nos amis restaurateurs étaient encore ici, j'aurais des couteaux dans le dos. Mais bravo, allez-y.

Une voix: ...

M. Girard (Romain): C'est les caricaturistes qui aiment beaucoup les couteaux ces temps-ci.

Donc, sur un sujet sur lequel on a une sensibilité, le cellulaire au volant, notre préoccupation ici en est une de, je dirais, nous donner du temps pour nous permettre de revenir à une situation de téléphone mains libres ou de téléphone qui n'est pas un téléphone à la main. Depuis au-delà de 10 ans, nos entreprises de transport par autobus n'achètent plus d'autobus avec des CB, le fameux machin traditionnel, là, qui fait cri-cri-cri, parce que les CB sont des vecteurs de bruit dans l'autobus. Les directives qui peuvent être exprimées au CB à un conducteur n'ont pas à être partagées avec les 49 ou les 55 passagers du véhicule. Donc, dans la plupart de nos véhicules, il n'y a plus de matériel de nature CB permettant la communication avec les bases des transporteurs, et avec les années s'est installée une gestion du téléphone cellulaire.

Donc, on est dans la situation actuelle où la plupart des conducteurs d'autocars nolisés ou interurbains comptent sur un téléphone cellulaire pour être en lien avec leurs employeurs. Et ceci leur permet d'éviter des accidents, d'éviter des zones où il y a des bouchons de circulation ou des carambolages, d'éviter des zones de trafic intense, pour leur permettre, par des voies satellites ou périphériques, d'arriver à l'objectif d'être à destination à une heure donnée. Donc, chez nous, il est utilisé pour être performant économiquement.

Alors, ce qu'on exprime dans le mémoire, c'est: Écoutez, nous, on considère que ça ne menace pas la sécurité chez nous. Nos conducteurs sont soumis à des règles exactes d'utilisation de ça en cas d'extrême nécessité. On ne souhaite pas revenir à des technologies dont nos véhicules ne sont plus munis. Donc, comment pouvons-nous, si cet article-là était mis en vigueur, comment pouvons-nous, dans les prochains mois, années, revenir à une situation où on aura un équipement plus conforme? Il y a probablement des modalités ou de la temporisation possibles ici.

En page 5, le bloc sur les limiteurs de vitesse est certainement celui sur lequel on a le plus eu de jouissance à faire de la rédaction. Vous le sentez probablement dans le ton des paragraphes.

Le Président (M. Bergman): ...

M. Girard (Romain): Oui, M. le Président. Donc, l'APAQ comprend bien les représentations de l'Association du camionnage du Québec, qui, selon leurs

dire à cette commission vendredi dernier, a pour objet de solutionner un problème qui est propre à leur industrie et qu'ils décrivent comme une nécessité industrielle afin de leur permettre l'équité concurrentielle entre des transporteurs de marchandises s'imposant des vitesses réduites et d'autres laissant les conducteurs aller à la vitesse qu'ils souhaitent.

On a collaboré en 2003, au moment où j'étais coprésident de la table sur les véhicules lourds, on a collaboré à une étude sur qu'est-ce que la table des véhicules lourds recommandait au ministre Ménard d'alors comme modalités. Cette étude-là a conclu généralement sur un objectif par rapport au transport par camion. Mais, comme aucune donnée n'avait été analysée pour le transport par autobus, il avait été considéré, dans l'étude ou dans le rapport, à ce moment-là, remis au ministre, qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer la norme marchandise aux personnes. Donc, ce rapport a été remis au ministre et il a été sans suivi, par ailleurs.

Évidemment, on a entendu vos représentants nous dire qu'il y avait une volonté d'harmoniser avec l'Ontario ce qui pouvait être fait. Évidemment, on comprend qu'un véhicule lourd, ça inclut des camions, et des autobus, et même des minibus au sens de la loi n° 430. On vous a fait circuler, au moment où on a fait circuler le répertoire, les deux lettres, l'une de l'Association ontarienne de l'autocar et l'une de l'Association canadienne de l'autobus, qui, avec un vocabulaire un peu différent du nôtre, reprennent notre position, c'est-à-dire que notre concurrent à nous, dans l'autobus, c'est l'automobile. Notre concurrent modal et là où on doit aller chercher les passagers pour faire développer notre industrie, c'est dans l'automobile. S'il y avait une norme de limitation de vitesse pour les automobilistes, nous serions heureux de nous la voir appliquer, puisqu'elle n'interviendrait pas dans notre concurrence entre les modes de transport. On ne veut pas baucher contre les automobilistes, mais on ne veut pas être perçus comme un mode de transport lent par rapport à eux, lorsqu'ils sont au volant.

● (17 h 30) ●

Quant au cinémomètre photographique, nos commentaires sont assez laconiques: on n'a aucune expertise ou opinion sur le bien-fondé de la chose. Cependant, notre adhésion a toujours été conditionnelle à l'existence de ce qui est aujourd'hui présent dans l'alinéa trois et l'alinéa quatre de l'article 592.1, c'est-à-dire les mécanismes selon lesquels une personne morale pourra référer au Procureur général ou au poursuivant le nom du conducteur et que l'infraction y sera transférée. Deux questions surviennent... survivent encore: Est-ce qu'il y aura un mécanisme faisant en sorte que la personne morale ayant immatriculé un véhicule soit déchargée de la poursuite au moment où elle aura informé du nom du conducteur à qui elle avait confié son véhicule? Un. Et, deux, si jamais un tribunal quelconque venait à invalider l'alinéa trois et l'alinéa quatre de 592.1, qu'advierait-il de l'ensemble de la chose? Parce que nous ne pourrions pas survivre si les deux derniers alinéas devaient être abolis pour quelque raison que ce soit.

Points inscrits au dossier du PEVL. Alors, ici, on a inscrit «PECVL» parce que c'est maintenant la désignation, mais, pour nous, c'est surtout le PEVL. Donc, nous considérons qu'il est à juste titre fait omission de ce sujet dans le projet de loi, puisque l'inscription de

points de cette nature dans le dossier du PEVL ne relève pas de la loi ou du code à ce niveau-ci, ça relève d'une procédure qui est établie dans la loi n° 430, qui confère à la Société d'assurance automobile du Québec un rôle de mobiliser les acteurs et de faire en sorte que l'équité soit toujours garantie lorsqu'on compare les PEVL les uns avec les autres. On a été surpris...

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

M. Girard (Romain): Nous avons été surpris d'apprendre qu'il était de l'intention du ministère que les points PEVL soient d'emblée là. Pour nous, ça devrait être référé au lieu de discussion qui est le comité sur la politique d'administration des PEVL piloté par la Société d'assurance automobile du Québec.

Quant au remisage du véhicule, ce qu'on demande, c'est: Lorsque, pour quelque raison que ce soit, un conducteur se voit privé à l'endroit même de son interception du droit de conduire, que le véhicule ne soit pas saisi dans le cas d'un autobus, mais bien qu'un autre conducteur puisse venir l'opérer, parce que nos passagers souffriraient de la mesure. Merci, M. le Président.

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

Mme Boulet: Alors, merci. Merci, M. Girard, Mme Drolet et Mme Giroux. Alors, M. Girard, j'aimerais vous entendre... je sais que vous en avez parlé, là, mais du cellulaire. Je comprends que, pour vous, ça demande peut-être une période d'adaptation, une période de transition. Mais est-ce que vous êtes prêts, si on vous laisse le temps, à l'industrie, pour se mettre dans ce mode-là... Est-ce que vous comprenez l'objectif qui est recherché ici, là? Parce qu'on dit: Quelqu'un qui est au cellulaire a 40 % de chances de plus d'être impliqué dans un accident que... même, des grands utilisateurs, c'est encore plus que ça. Je comprends que ce n'est pas le cas chez vous, qu'on s'en sert peut-être plus par mesure de sécurité. Mais c'est parce que, quand on applique une loi, bien... Évidemment, il y aura peut-être une période de transition pour certains types de véhicules. Alors, est-ce que ça vous conviendrait de permettre à votre industrie de voir de quelle façon elle peut s'adapter ou elle peut se transformer à ce niveau-là pour pouvoir répondre aux exigences de la loi?

M. Girard (Romain): Oui, Mme la ministre. Il existe des moyens permettant à un conducteur, par téléphonie cellulaire, de s'adresser à son répartiteur sans que ce soit un téléphone à la main. Alors, il y a des options technologiques, elles sont disponibles. Elles sont à installer, hein, dans la mesure où ceci serait en vigueur pour l'ensemble des usagers du réseau routier. On ne peut pas revendiquer d'exception pour un chauffeur d'autocar bleu et gris, là, ça ne se tiendrait pas. Donc, dans la mesure où il y a des mesures de temporisation, hein, dans le temps ou dans les modalités d'application, notre industrie certainement participera à l'objectif.

Mme Boulet: O.K. Vous parlez que, les points PEVL, vous n'étiez pas au courant. Moi, j'ai ici une

présentation qui a été faite à votre congrès de l'APAQ le 24 novembre dernier, et c'est écrit ici noir sur blanc, à la page 8, là, ici: «Pas de points d'inaptitude, mais les points PEVL continuent de s'appliquer.» Alors, j'imagine que ça a été présenté à vos membres par le sous-ministre, M. Jean Couture, sous-ministre au ministère des Transports, et M. Collette de la Société d'assurance automobile du Québec. Alors, je ne comprends pas aujourd'hui qu'on me dise que c'est une surprise, là, puis que ce n'était pas prévu.

En fait, comment on voit ça, la lecture qu'on en fait, M. Girard, c'est que, le citoyen ordinaire, s'il se fait arrêter, il y a un billet d'infraction puis il y a des points d'inaptitude. Le conducteur d'une flotte soit chez vous ou d'une flotte de camions lourds, il y a des points d'inaptitude, il y a une amende et il y a des points PEVL, ce qu'on n'est pas capable de mettre avec les photoradars, malheureusement, parce que, si on pouvait, dans un monde idéal, je pense qu'on est tous convaincus ici que les points d'inaptitude auraient leur raison d'être. Maintenant, dans notre constitution, ce n'est pas faisable. Alors, ce qu'on enlève, pour M. et Mme Tout-le-monde, on enlève les points d'inaptitude, on maintient l'amende et, pour le conducteur d'une flotte ou d'un camion, bien on maintient et l'amende et les points PEVL. Alors, on enlève les points d'inaptitude pour les deux catégories de conducteurs.

Alors, dans ce contexte-là, il n'y a pas... en fait, c'est l'équité ou la justice entre les deux types, on ne fait pas deux catégories de citoyens, mais on maintient les mêmes règles qui s'appliquent déjà. Et ce qu'on me dit chez moi, parce qu'on avait formé un comité: depuis qu'on discute des photoradars, on comprenait que, pour l'industrie chez vous, pour l'industrie des locuteurs de véhicules, pour le camionnage, il y avait une problématique dans l'application.

Puis, je vais vous dire bien honnêtement, on veut travailler avec vous autres pour trouver des solutions parce que, partout ailleurs, c'est directement le propriétaire qui reçoit le billet puis qui paie. Partout ailleurs dans le monde, c'est comme ça. Nous, on a dit: On comprend, là, qu'ils ont une préoccupation, comment peut-on leur faciliter la vie? On nous disait: C'est des problèmes administratifs, on ne veut pas dénoncer, ça va créer des mauvaises relations de travail. On a formé, on a mis en place un comité, puis on parle de projet pilote ici... Comme l'a dit mon collègue de Beauharnois, c'est un projet pilote. Alors, s'il y a des choses à peaufiner, à améliorer, ça nous permettra cette période d'essai là pour atteindre les objectifs. Et c'est toujours dans ce sens-là, d'ailleurs vous étiez représentés au sein du comité qui a travaillé là-dessus... Alors, on est ouvert à toute piste de solution.

On est allé plus loin que ce qui se fait ailleurs en vous permettant d'identifier le conducteur qui était au volant et de faire réémettre le billet d'infraction au nom du conducteur fautif, qui est en infraction. Alors, on a fait un pas de plus que toutes les administrations canadiennes pour essayer de faire en sorte que le propriétaire de la flotte ou des autobus ne soit pas, lui, obligé ou responsable de toutes les amendes, de tous les billets d'infraction. Alors, je suis étonnée, là, de savoir que vous n'étiez pas au courant, là, que les points PEVL étaient là. Mais vous ne pensez pas, M. Girard, que c'est la façon logique de faire les choses?

M. Girard (Romain): Alors, vous avez raison de citer le moment de mon congrès: la semaine dernière. C'est le moment où on l'a appris. Alors, c'est pour ça qu'on exprime que, selon nous, dans cette démarche-là, on ne l'avait pas vu comme ça. Ça nous a été confirmé à ce moment-là. Alors, on a le même point tournant dans le temps: c'est bien vendredi matin il y a 10 jours.

Pour ce qui est de l'effort que vous effectuez en permettant, par le troisième et le quatrième alinéa de l'article 592.1, d'identifier le conducteur, vous avez devant vous celui qui a initié l'expression, il y a un an, dans les médias: Je ne veux pas que mes membres deviennent ni des greffiers ni des huissiers, hein, et je veux qu'ils puissent gérer nos opérations chez eux sans avoir à faire ce travail de commissionnaire. Et la proposition qui est là, dans le troisième et le quatrième alinéa de 592.1, nous convainc, et nous admettons que vous avez réalisé là, si tant est que les tribunaux le reconnaissent que ceci est valide — et ça, ce n'est pas mon travail, c'était le vôtre et celui de votre équipe — nous considérons que ceci nous a amenés à la table pour dire que nous sommes prêts à vivre ce projet du radar photographique avec vous. Donc, pour ce qui est de la possibilité pour nos entreprises de référer l'infraction à leur conducteur après l'avoir identifié, c'est ce que nous souhaitions et c'est bien là.

La présence de points de nature PEVL dans le dossier, nous la relient à ce qui était établi. En fait, ce qui est toujours établi dans la loi concernant les PECVL, c'est que ces points-là sont des points permettant à la Société d'assurance automobile du Québec et permettant à la Commission des transports du Québec de comparer les PEVL entre eux selon leur taille et leur type de transport. Et, afin de faire ça, la Société d'assurance doit établir une politique administrative qui est visée à l'article 22. Je suis en train de lire l'article 24: «...et la société doit, selon les catégories de services de transport routier qu'elle détermine, consulter des représentants des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et prendre en considération, le cas échéant, des décisions de la commission qui pourraient orienter ceux-là.»

Alors, nous trouvons tout à fait naturel que la table créée par la Société d'assurance automobile, qui est le comité de suivi de la politique administrative, examine ceci, mais nous avons été surpris, vendredi dernier, d'entendre que c'était décidé que ça devait être ça. Le vocabulaire de la concertation, qui est celui qui nous a gardés à la table depuis 1998, dans la loi n° 430 est un vocabulaire qui, quant à nous, devrait continuer à exister ici parce que ce comité-là et ces travaux-là initiés par la société ont toujours été respectueux de la position de tous. Et là on pourrait très longuement aller dans les détails sur combien de points, pourquoi, comment puis comment ils se comparent entre eux. Je pense qu'on peut tous en faire grâce ici, à moins que des gens soient vraiment intéressés. Mais l'idée, c'est... Je ne peux pas admettre que nous ayons collaboré pendant 10 ans à une démarche de concertation pour me faire dire qu'ici il n'y en a plus, de discussion, ça fera partie du dossier PEVL.

Mme Boulet: Je vous remercie beaucoup, M. Girard. Merci.

● (17 h 40) ●

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

M. Gingras: D'abord, bienvenue, M. Girard, Mme Drolet, Mme Giroux. J'aurais le goût de poursuivre sur cette démarche de concertation qui vous a amenés effectivement à accepter l'idée du photoradar. Et, sinon, ce que je comprends dans votre discours, c'est que vous n'auriez jamais fait le pas que vous avez fait de concertation.

Qu'est-ce que ça signifie pour une entreprise, effectivement, si des points sont inscrits, des points PVL...

Des voix: PEVL.

M. Gingras: ...PEVL — et vous avez ajouté un C, là, je ne la savais pas, celle-là...

Une voix: ...

M. Gingras: ...ah, conducteurs maintenant — sont inscrits au dossier. Qu'est-ce que ça signifie? Puis ce sera quoi, l'impact?

M. Girard (Romain): Un dossier d'une entreprise exploitante ou propriétaire de véhicules lourds, c'est un dossier à la Société d'assurance automobile du Québec dans lequel s'accumulent des points et ils s'accumulent au gré des infractions — ou des accidents — qui ont pu être commises à différents endroits du réseau routier et constatées avec des constats émis. Bon. Et le résultat de l'accumulation de ces points, c'est qu'en comparant des entreprises de même taille opérant dans le même secteur, lorsqu'on les compare les unes aux autres, c'est qu'on présume qu'elles ont des conditions d'opération comparables, parce qu'on va les comparer selon le nombre de points qu'elles ont accumulés par sous-groupe, hein, par type de nature d'infraction. Et, à partir du moment où quelqu'un se distingue malheureusement, hein, de la moyenne de son groupe, son dossier peut ultimement être référé à la Commission des transports du Québec.

Alors, si nous inscrivons des points PEVL dans les dossiers de nos entreprises à partir de constats par cinémomètre ou par radar au feu rouge... ou par caméra au feu rouge, nous allons les comparer, à un moment donné dans le temps, entre eux de manière comparable lorsqu'ils auront été tous soumis à un contrôle comparable. Alors, pour moi, ça veut dire que ce n'est pas applicable pendant le projet pilote où on aura des lieux où des entreprises seront plus exposées que d'autres. Mais c'est quelque chose qui sera discuté entre les partenaires qui comprennent bien ces mécanismes-là et qui le feront en comité à la société. Ce qui m'a surpris, c'est de recevoir l'information statutaire que ce serait dedans. Bon. Alors ça, c'est le premier énoncé.

Deuxième énoncé. Qu'est-ce qui se passe et pourquoi c'est dramatique qu'une entreprise ait des points dans son PEVL? Bien, particulièrement pour une entreprise de transport par autobus, lorsque son dossier est référé à la Commission des transports du Québec, et que son comportement de sécurité est examiné par un commissaire, et qu'une décision est rendue, ceci est disponible sur Internet. Et la commission, lorsqu'elle modifie la cote d'un transporteur à partir de son dossier et du fait qu'ils peuvent ne pas avoir pu s'améliorer selon

des avertissements ou des mécanismes, la commission peut modifier la cote pour qu'elle passe de satisfaisante à conditionnelle, et, lorsqu'elle le fait, elle le fait en émettant également une décision et un communiqué de presse afin de s'assurer que le public le sache.

Alors, dans le cas d'une entreprise de transport par autobus, un communiqué de presse qui établira que la cote de cette entreprise-là n'est plus satisfaisante mais qu'elle est conditionnelle, bien on vient de décider probablement de son avenir financier aussi, si je reviens à ma salubrité d'un restaurant par rapport à ma sécurité d'un transporteur par autobus. Donc, on ne peut pas jouer avec ça. Et on est prêts à réfléchir à tout ce processus-là avec les gens qui réfléchissent avec nous depuis 10 ans, mais ce n'est pas théorique, c'est une réelle menace chez nous. Donc, on est assez sensibles.

M. Gingras: C'est ce que je voulais vous faire dire, une réelle menace, effectivement, suite à l'application, si l'application de cette mesure-là se fait tel que prévu.

Premièrement, vous félicitez pour le nombre d'événements ou le diagnostic, le bilan réel du nombre d'accidents, et je comprends que ça exclut les autobus de ville, les autobus de passagers, là, des sociétés de transport, mais... Assez impressionnant! Bravo!

M. Girard (Romain): Si je peux me permettre de rajouter à ce commentaire. On comprend bien qu'un conducteur d'autobus ou un conducteur de camion qui est 35 heures par semaine sur le réseau routier, il n'a pas plus de points de démerite et d'inaptitude que vous et moi, mais il est probablement 25 fois plus présent sur le réseau routier que vous et moi. Donc, il est certain qu'ils ont une réelle habileté à conduire correctement. On peut, dans le lot, les comparer les uns avec les autres et trouver qu'il y en a un moins bon que l'autre, mais généralement, si nos conducteurs n'étaient pas des modèles de conduite, ils pourraient rapidement, par leurs points de démerite et d'inaptitude, perdre leur droit à la conduite, et ça, c'est indépendant du PEVL ou du PECVL. Donc, on vit dans une industrie où la sécurité est réelle et la performance des conducteurs est réelle. Glorieusement, on peut, par notre mutuelle d'assurance, le documenter avec exactitude. Alors, c'est vraiment la joie qu'on a, et on a 11 ans d'expérience, et on est très fiers du résultat.

M. Gingras: Alcool au volant. Je ne veux pas y revenir et je ne veux pas effectivement, là, vous pousser à émettre une opinion à cet égard. Ce qui m'impressionne cependant, c'est le fait que de la tolérance zéro que vous m'avez parlé au niveau de l'alcool... mais vous m'avez parlé au niveau des drogues. Comment vous le faites?

M. Girard (Romain): Bien, c'est un processus de dépistage à la fois aléatoire, occasionnel, cyclique. Ça dépend des politiques d'entreprise. Écoutez, je pense qu'on y gagne à se donner une perspective historique. Il y a une quinzaine d'années, pour que nos conducteurs canadiens aillent aux États-Unis... en fait, c'est encore vrai, ils doivent être conformes aux lois américaines. Bon. Ça va. Une des lois qui a été mise en application aux États-Unis il y a une quinzaine d'années, c'est l'obligation que du dépistage au hasard soit fait pour la

présence de drogue ou d'alcool dans le sang des conducteurs de véhicules lourds. Donc, nos entreprises québécoises qui allaient aux États-Unis devaient mettre sur pied, à l'interne, chez eux, des mécanismes de dépistage. Alors, ici, on adhère à une société de laboratoire, on s'inscrit dans une banque de conducteurs d'autobus ou de camions. Dans la banque, il y a un processus de sélection de conducteurs, et on reçoit une directive, un bon matin, disant: Votre conducteur n° 14 et votre conducteur n° 28, on veut avoir un échantillon du jour. Donc, il y a des mécanismes comme ceux-là. Et, malgré que ça ait été mis en place pour être conforme à une loi américaine, je dirais qu'une approche d'équité et une approche de droit du travail, ça a fait que c'est maintenant en application pour l'ensemble des travailleurs.

M. Gingras: Je comprends bien que votre recommandation ou votre position à l'égard du limiteur de vitesse sur les autobus... vous me dites: Ce n'est pas là que se passent les accidents sur les autoroutes; sur les autoroutes, c'est 9 % des accidents; ça se passe sur les routes à 50, 70, 90 km/h et ça ne sert à rien d'équiper les véhicules autobus de limiteurs de vitesse. Je vous comprends bien ou...

M. Girard (Romain): Oui, vous nous comprenez bien. Et, en extension, je dirais que la plupart de nos autocars sont munis de limiteurs de vitesse. Certains sont limités à 108, d'autres sont limités à 112, mais la plupart de nos autocars neufs... Écoutez, ils coûtent 600 000 \$ à l'achat, là, ces véhicules-là, en 2007. Donc, un équipement comme un limiteur de vitesse, ce n'est pas une option dedans, c'est standard. Et la plupart de nos entreprises les exploitent, les opèrent déjà. Ce à quoi nous résistons, c'est que nous soyons tenus à un contrôle par limiteur qui n'est pas imposé aux automobilistes et nous sommes concurrents dans ce mode de transport de personnes.

M. Gingras: Transport de personnes, c'est ce que vous dites.

M. Girard (Romain): Absolument.

M. Gingras: Ça deviendrait différent... Ce serait une position désavantageuse en fonction du transport de personnes, ce qu'on veut mousser au Québec.

M. Girard (Romain): Et les associations dans le domaine du camionnage le revendiquent pour favoriser une équité concurrentielle entre leurs entreprises, pour faire que les gens puissent se concurrencer avec des mêmes normes d'opération. Alors, nous, on dit: Une équité concurrentielle dans notre domaine, c'est de nous permettre, lorsque nécessaire, d'aller à la même vitesse qu'une automobile pour laisser comprendre au client qu'y aller en autobus, ce n'est pas moins bon qu'y aller en automobile. Et d'ailleurs c'est dans le sens de la politique sur le transport collectif du gouvernement du Québec de favoriser le transfert modal des automobiles aux autobus.

M. Gingras: Qu'est-ce qui se passe en Ontario au niveau du limiteur?

M. Girard (Romain): Alors, actuellement, le projet de loi ontarien n'est pas déposé, n'est pas connu. La position de l'association ontarienne, on vous l'a fait circuler; elle est évidemment comparable à la nôtre pour des raisons différentes. Et je ne sais pas, à ce moment-ci, jusqu'où le gouvernement ontarien va y aller. Ce que je souhaite, c'est que le gouvernement du Québec soit un leader là-dedans et pas qu'on soit attentiste par rapport à la position ontarienne.

● (17 h 50) ●

M. Gingras: Et il ne faudrait pas que ce soit différent au Québec qu'en Ontario, et qu'en Ontario on n'interdise pas le cellulaire puis qu'au Québec on l'interdise, qu'en Ontario on ne met pas des limiteurs et, ici, on en met. Il faudrait une certaine cohérence.

M. Girard (Romain): Bien, alors, je pense qu'on peut applaudir le fait qu'on ait ici un projet de radar photographique avec la possibilité de référer, hein, au conducteur, l'infraction qui a été commise. Je pense que c'est l'endroit encore pour continuer à être motivateur et modèle pour les autres administrations. Dans le dossier du 105 km, c'est un bon projet.

M. Gingras: Merci. Je reviens, M. le Président, avec mon cinq minutes.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Si je vous ai bien compris, question de limiteur de vitesse, vous seriez d'accord si tout le monde en a?

M. Girard (Romain): Absolument.

M. Deslières: Bon, Mme la ministre!

M. Girard (Romain): Absolument. Absolument.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Monsieur... mesdames, monsieur...

M. Girard (Romain): Et les statistiques de M. Jean-Marie De Koninck seraient encore plus vraies si tout le monde réduisait sa vitesse, pas si on la réduit pour un sous-groupe seulement. Mais c'est lui, l'expert.

M. Deslières: Je ne sais pas si Mme la ministre est prête à regarder cette hypothèse.

Mesdames, monsieur, merci d'être venus à notre rencontre, à nos travaux. Mais je veux finir, là, sérieusement. Sur les limiteurs de vitesse, là, dans le fond, je reprends un peu la discussion. Puis c'est vrai, je me rappelle de certaines discussions en 2000-2001, tout ça concernait les transports des marchandises, les camions, tout ça, et vous aviez fait des représentations dans ce sens-là: Nous, on est plus associés au transport des personnes que des marchandises. Et je pense que l'intention du législateur était vraiment pour les camions lourds. Je pense que d'autres ont fait des représentations dans ce sens-là. Je pense que c'est recevable, et on serait prêt à regarder, à étudier les possibilités en commission...

Mme la ministre nous fait signe, donc je pense que le message est entendu. On verra la forme que ça pourrait prendre.

Question rapide, M. le Président. Vous parlez d'une flotte de 4 200 autobus. Faites-moi la répartition entre autobus scolaires et autocars, rapidement, là, en gros, là.

M. Girard (Romain): Alors, 4 228, c'est le nombre de véhicules dans la mutuelle.

M. Deslières: Je comprends.

M. Girard (Romain): Ce n'est pas le nombre de nos membres, c'est dans la mutuelle.

M. Deslières: Je comprends.

M. Girard (Romain): Il y en a 3 243 qui sont des autobus scolaires et 985 qui sont des autocars ou des autobus urbains détenus par des entreprises privées ou des autobus de transport adapté. Parce qu'ici je précise «autobus urbains appartenant à une entreprise privée» parce que ça va de soi que ceux des neuf sociétés de transport ne sont pas là.

M. Deslières: Donc, trois pour un pour autobus scolaires.

M. Girard (Romain): Et, au Québec, il y a 8 000 autobus scolaires.

M. Deslières: 8 000 autobus scolaires. Bon. C'est juste une précision, là.

À la page 4, moi aussi, je veux souligner toute votre... la question de conscientisation chez vos chauffeurs, puis tout ça, tolérance zéro. Et pour cause, hein? Transporter des milliers sinon des millions de personnes, quand on sait qu'il y a 6 milliards de déplacements par année, vous devez être parties des statistiques. Rappelez-moi donc, pour les fins des collègues et puis pour mon intérêt à moi... Quand vous parlez de «mesures disciplinaires sévères et exemplaires», dites-moi, dans un cas, comment ça peut se présenter et un petit peu la progression en termes de récidives, supposons, ou aux premières infractions, ou peu importe. Prenez les scénarios, là, dites-nous comment ça se passe chez vous, là, quand vous nous dites «mesures disciplinaires sévères et exemplaires». Ils sont forts, les mots sont pesants, là.

M. Girard (Romain): Absolument. Alors, il y a évidemment un ensemble de comportements qu'on ne souhaite pas avoir chez nos conducteurs, alors ils sont ici identifiés dans une politique. Il y en a dont on interdit absolument l'usage. Alors, ici, il y a des comportements qui sont interdits, d'autres qui sont non souhaités. Bon. Bien, alors, on peut pondérer différemment un conducteur qui a un comportement non souhaité mais pas grave par rapport à un conducteur qui a un comportement interdit. Et l'ensemble des politiques que l'on doit appliquer dans nos entreprises procèdent toutes par le fait que l'information aux salariés couverts par la politique doivent absolument être complètes. Alors, on a une politique, on établit des choses qu'on ne veut pas voir, puis on établit des sanctions si on les voit, et on informe nos travailleurs de ça.

Alors, exemples de sanction — je pense que c'est là que vous souhaitez aller — alors ça va de la suspension simple au moment de la commission du comportement, suspension pour une...

M. Deslières: ...la première fois.

M. Girard (Romain): Bien, les premières fois peuvent souvent être un avis. Elles sont inégales dans le temps. La première fois peut être un avis dont copie peut être signifiée au représentant syndical, s'il y en a. Bon. Ça peut être un avis sans le signifier au représentant syndical si on présume qu'il n'y a pas de grief potentiel autour de ça. Il peut y avoir une possibilité d'un second avis. Il peut y avoir une possibilité d'une rencontre de son superviseur pour enquêter exactement sur cet accident ou sur cet événement. Si c'est un accident, un accrochage mineur, alors des éléments qui nous interrogent mais qui n'ont pas d'impact important, on peut partir un processus d'enquête avec eux, donc les libérer de leur travail pendant une journée, les amener à une activité d'enquête avec notre assureur, par exemple. Et, à partir du moment où il y a récidive, on arrivera à des suspensions temporaires qui peuvent aller jusqu'à un mois avant d'arriver à une suspension permanente.

On comprend que, dans la mise en place graduelle de ça, il y a une saine fréquentation entre le syndicat et l'employeur. Le syndicat doit trouver qu'effectivement ce cas est complexe puis que l'employeur est tout de même juste en aggravant ces sanctions. Alors, chaque entreprise, selon ce qu'ils ont comme valeur de ce qu'on n'accepte pas vraiment et ce qu'on ne veut pas du tout, selon les échanges qu'ils ont avec leurs syndicats, ils vont avoir des mécanismes de gradation des sanctions. La gradation ultime, c'est la suspension pour cause ou le congédiement pour cause.

M. Deslières: Si je vous demandais, au cours des cinq dernières années, combien vous en avez congédié, ou l'ensemble de...

M. Girard (Romain): Nous, nos membres... Écoutez, je peux vous dire que les gens, chez nous, qui sont en conseil... en relations industrielles dans nos grandes entreprises sont très courus et connaissent bien ça. Dans la grande région de Montréal, à ma connaissance, pour l'année dernière seulement, il y en a au-delà d'une vingtaine qui se sont rendus à des préavis de suspension temporaire.

M. Deslières: Préavis de suspension temporaire.

M. Girard (Romain): Et là il y a quelques cas, à ma connaissance, il y en a trois, il y en a peut-être un petit peu plus que ça, qui font l'objet de griefs actuellement parce qu'avant que l'employeur n'émette un avis de suspension réel il va émettre un préavis faisant en sorte que les échanges sur le droit du travail permettront d'être sûr qu'ultimement il va passer.

Par ailleurs, et c'est un peu une ironie, il y a des situations... Et on sait que c'est arrivé dans nos entreprises de transport écolier dans la région de Montréal, il y a quelques mois, qui ont eu de la difficulté à suspendre un travailleur pour une journée ou une semaine parce

qu'ils n'avaient pas de conducteur de remplacement. Alors, ça vous donne un peu le contexte, là, dans lequel nos entreprises opèrent. Mais le principe de la suspension simple avec préavis et du congédiement avec préavis, il est en cours principalement dans la région de Montréal actuellement.

M. Deslières: Merci. Une dernière question. Dans votre mémoire, à la page n° 8, remisage d'un véhicule, je trouve que votre suggestion est très recevable, et il me semble que ça pourrait améliorer... On parle de remisage d'un véhicule, là: «Nous constatons que l'agent de la paix n'est pas tenu de contacter l'exploitant d'un véhicule», et vous faites la suggestion: «À notre avis, il serait impératif d'ajouter une exception concernant le transport de personnes» et d'avertir le... Détaillez un peu, s'il vous plaît, là. Je trouve ça, je reçois ça en tout cas positivement...

M. Girard (Romain): Bien, en fait, il y a...

M. Deslières: ...à cause des conséquences, là.

M. Girard (Romain): Bien, ce sont des conséquences pour les passagers. Ils n'ont absolument rien à voir avec la commission d'une infraction par un conducteur. À ma connaissance, alors dans l'ensemble de mes transporteurs opérant des autocars...

M. Deslières: Ce n'est pas compliqué à faire.

M. Girard (Romain): ...il y a deux cas où il y a eu effectivement suspension sur place du droit de conduire d'un conducteur et où le véhicule a été saisi. Donc, notre entreprise a dû amener un véhicule de remplacement avec un conducteur et a dû procéder par les étapes prévues pour récupérer son véhicule, payer les droits de remisage, de remorquage, et tout ça. Bon. C'est survenu à deux occasions au cours des cinq dernières années, à ma connaissance, donc pas rapportés chez nous. Combien d'autres cas ont pu être discutés sur place, évités avec des arrangements locaux? Je n'en ai pas idée. Je suis assez certain qu'il y a des situations où il y a une tolérance d'appliquée. Cependant, elle n'est pas prévue nulle part. Alors, c'est plutôt ça, l'idée...

M. Deslières: ...une précision.

M. Girard (Romain): ...institutionnalise... mettons-le là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Ah! bien, je trouve ça simple, ça couvre un certain nombre de cas. Je pense que ce serait correct. Je pense que c'est un élément de gros bon sens. On verra ça. Je reçois ça, moi, positivement. M. le Président, moi, j'en ai terminé.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député. Je comprends des membres de la commission qu'on a autorisation pour passer 18 heures, n'est-ce pas? Consentement? Consentement. M. le député de LaFontaine.

● (18 heures) ●

M. Tomassi: Oui. Merci, M. le Président. Mesdames messieurs, bienvenue à cette commission. Je vous écoutais tantôt faire le portrait de l'industrie et de la compétitivité que vous avez dans l'élément du limiteur de vitesse à 105 km. À la limite, je comprends votre raisonnement pour dire que, face à vos compétiteurs de d'autres provinces ou des États américains, vous avez une compétition, qu'il va falloir en tenir compte. Je comprends un peu moins votre raisonnement quant à la voiture. Les gens, à mon humble avis, peut-être que je me trompe, là, qui décident de prendre l'autobus, c'est pour une autre raison, pas pour la même raison de dire qu'on va le faire à la même vitesse.

Tantôt, ça m'a frappé un peu quand vous avez dit: Je veux être compétitif avec la voiture et la suivre. Est-ce que vous voulez nous dire que, si la voiture, elle, fait du 130 km/h, vous allez suivre la voiture à 130 km/h? Parce qu'à un moment donné c'est comme dire: Si lui le fait, pourquoi, moi, je ne devrais pas le faire? Et le but ultime de la commission parlementaire, c'est justement de baisser les limites de vitesse parce que, vous voulez pas, on peut faire le parallèle que la vitesse tue énormément dans des zones de 50, 80, 90, mais c'est une habitude qu'on prend, hein? Conducteur, c'est des réflexes, et ça commence quelque part. Si tu risques de faire du 120, 130, 140 sur une autoroute, tu vas être plus porté à faire du 100 dans une zone de 80 ou du 70 dans une zone de 50. C'est un réflexe d'humain puis c'est tout à fait correct. Le but ultime ici, là, c'est d'essayer de prendre des mesures qui puissent diminuer leur vitesse. Alors, je veux seulement que vous me repreniez puis vous me dites: Non, non, non, ce n'est pas ça que je voulais dire, là. La vitesse est de 100 km, et on a tendance à la respecter, puis on a vos statistiques, là. Je veux rien que vous m'éclairciez là-dessus.

M. Girard (Romain): Avec plaisir. Alors, je réitère que le concurrent modal de l'autobus, c'est l'automobile. Et, si nous sommes perçus comme un mode de transport handicapé dans son efficacité, handicapé dans sa rapidité, nous y perdons en concurrence. Bon.

L'objectif n'est pas d'être perçu comme le plus rapide et l'objectif n'est certainement pas de poursuivre les automobiles, c'est clair. Le meilleur exemple de ça, c'est qu'Autocars Orléans, dont la notoriété n'est pas à faire au Québec, là, c'est certainement le transporteur le plus visible, a affiché pendant quatre ans sur ses autocars qu'ils avaient des limiteurs de vitesse à 105. Ils l'ont fait dans une approche de relations publiques associée avec une campagne de publicité sur la notion de repos à bord: Abandonnez-vous dans nos véhicules. Mais leurs limiteurs de vitesse sont à 108, et, dans certaines circonstances, les véhicules ont des pointes pouvant aller jusqu'à 112, 115. C'est apparu nécessaire, malgré leurs relations publiques, qu'ils ajustent leurs limiteurs à plus que 105. Bon. Eux l'ont fait dans cette approche-là, et le président d'Autocars Orléans, qui est accessoirement le président de l'Association canadienne de l'autobus, signe la lettre de la position de l'Association canadienne, qu'on a fait circuler, pour dire qu'ils ne veulent pas se le faire imposer.

Ce qui nous menace, en termes de marché, c'est: Si on veut y aller lentement, prenons l'autobus. C'est sûr que les gens vont y aller en auto. Donc, on veut demeurer, en termes d'image, compétitif à l'automobile. Mais on veut

rester un mode sécuritaire, respectueux de l'environnement, on veut bénéficier de l'ensemble des enjeux d'économie d'énergie, de durabilité de véhicules et d'entretien. Donc, nos entreprises le gèrent déjà et elles le gèrent sans être tenues à le faire par la loi.

Donc, cette maturité est certainement plus grande qu'une imposition par la loi. Et le fait de le réfléchir et de le mettre en vigueur chez eux fait en sorte qu'ils réfléchissent aussi et mettent en vigueur des politiques dans les zones de 50, dans les zones de 80, dans les zones de 90 et que ceci a certainement un meilleur effet sur leur comportement global que si on leur donne artificiellement un confort sur un des endroits, qui est 105 et au-delà. Parce que la performance de la mutuelle ici, c'est une performance dans toutes les zones de toutes les vitesses, hein, et il n'y a pas là-dedans de problème d'événements ou de réclamations associés aux zones à 120, ou à 105, ou à 112. C'est un comportement général, et on veut le protéger comme un actif de l'industrie et non pas comme ayant, de manière complaisante, accepté un commandement législatif.

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

M. Gingras: ...complète, M. le Président. Donc, vous remercier d'être venus nous faire cette présentation.

Le Président (M. Bergman): Alors, M. Girard, Mme Drolet, Mme Giroux, merci pour votre présentation et votre présence ici aujourd'hui. La Commission des transports et de l'environnement suspend ses travaux jusqu'à 20 heures ce soir. Merci.

(Suspension de la séance à 18 h 6)

(Reprise à 20 h 4)

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

Des voix: ...

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 vous rappelle que 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.

Nous allons entendre, ce soir, l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, l'Association des directeurs de police du Québec, le Conseil permanent de la jeunesse, la Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes.

Alors, je souhaite la bienvenue à l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec qui

sont à la table. S'il vous plaît, vous identifier et ceux qui vous accompagnent. Vous avez 15 minutes pour votre présentation et, après, un échange avec les députés et Mme la ministre pour une période de 45 minutes.

Est-ce que vous avez le mémoire que vous avez déposé ou si...

Association des policières et policiers provinciaux du Québec (APPQ)

M. Dagenais (Jean-Guy): Oui, j'ai le mémoire avec moi. Malheureusement, j'ai laissé les copies dans ma voiture, alors elles seraient disponibles. Mais par contre, si vous en avez absolument besoin, je peux envoyer M. Rolland chercher les copies du mémoire.

Le Président (M. Bergman): Parfait.

M. Dagenais (Jean-Guy): Vous apprécieriez avoir copie du mémoire? M. Rolland...

Une voix: ...

M. Dagenais (Jean-Guy): Ça va aller?

Le Président (M. Bergman): La parole, c'est à vous, monsieur.

M. Dagenais (Jean-Guy): Alors, merci, M. le Président. Alors, je salue Mme la ministre et les représentants évidemment des deux partis d'opposition.

Aujourd'hui, l'association est de nouveau consultée relativement au projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude et relativement au projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Ces deux projets de loi visent, entre autres, la mise en place de nouvelles mesures relatives à l'alcool au volant et au taux d'alcoolémie, l'interdiction d'utiliser un cellulaire tenu en main pendant la conduite automobile et la mise en place de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques visant la vérification de l'arrêt au feu rouge. Nous concentrerons nos réflexions, suggestions et commentaires sur ces sujets pour lesquels nous vous présenterons nos recommandations afin de s'assurer que les mesures les plus efficaces possible soient adoptées pour assurer la sécurité sur les routes du Québec.

L'association ne peut qu'être d'accord avec les mesures proposées par les projets de loi n°s 42 et 55 en ce qui concerne les nouvelles mesures relatives à l'alcool au volant et à l'utilisation du cellulaire au volant. Cependant, ces nouvelles mesures impliquant nécessairement un accroissement des interceptions policières, l'association entend réclamer l'augmentation des effectifs nécessaires à la mise en oeuvre efficace de ces nouvelles dispositions.

En ce qui concerne les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques visant la vérification des arrêts à un feu rouge, l'association désire exposer les mêmes appréhensions que celles déjà exprimées dans son mémoire du début de l'année 2006 face à leur implantation en soulignant l'importance de l'interception policière, les nombreuses difficultés techniques appelées à

survenir, la problématique de la responsabilité du propriétaire du véhicule, l'impact du volume de conventions sur les délais de traitement des dossiers devant les tribunaux et enfin les conséquences de l'absence d'inscription de points d'inaptitude, et ce, tout en traitant des moyens plus efficaces pour contrer la vitesse excessive et sécuriser nos routes. Cependant, malgré ces inconvénients, dans la mesure où le ministre décide d'aller de l'avant avec ce projet de systèmes photographiques, nous estimons que ceux-ci ne devraient être utilisés qu'à titre de moyen de détection des infractions et être obligatoirement suivis d'une interception policière permettant l'identification du conducteur et la signification immédiate du constat d'infraction.

Les projets de loi n^{os} 42 et 55 prévoient la mise en place aussi de nouvelles dispositions concernant les matières d'alcool au volant. Ces nouvelles dispositions poursuivent un objectif totalement louable d'éliminer l'alcool au volant et les accidents qui en découlent encore trop souvent sur nos routes. Cependant, l'association estime que toutes ces nouvelles dispositions n'atteindront pas le but qu'elles poursuivent si l'effectif policier n'est pas suffisant sur les routes pour assurer le respect de ces dispositions.

En effet, comme l'indiquent clairement les nouvelles dispositions, ce sont les policiers qui auront à mettre en application la majorité de ces nouvelles dispositions. À titre d'exemple, l'article 27 du projet de loi n^o 42 prévoit, entre autres, que c'est l'agent de la paix qui suspend pour une période de 24 heures, au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec, le permis de toute personne ayant une alcoolémie se situant entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Il s'agit là d'une nouvelle conséquence rattachée au fait d'avoir un certain taux d'alcool dans le sang qui, pour être efficace, devra nécessiter l'augmentation du nombre de contrôles visant à vérifier les facultés d'un conducteur.

En effet, puisqu'un taux d'alcoolémie se situant entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang n'implique pas nécessairement qu'un conducteur aura une conduite erratique ou qu'un véhicule zigzaguera sur la route, le nombre d'interceptions visant à vérifier les facultés de conducteurs devra être accru, sinon cette nouvelle disposition risque de ne pas donner les résultats escomptés. L'article 16 du projet de loi n^o 55 accorde d'ailleurs certains pouvoirs aux agents de la paix afin d'effectuer des tests de coordination physique afin de vérifier si le conducteur a les capacités affaiblies par l'alcool.

L'association estime donc que, pour que ces nouvelles dispositions soient efficaces, le nombre de barrages routiers devra être considérablement augmenté afin d'être en mesure de détecter les conducteurs pouvant avoir un taux d'alcoolémie se situant entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, de sorte qu'une seule augmentation des effectifs policiers sur les routes assurera une mise en oeuvre efficace de ces nouvelles dispositions. Par ailleurs, puisque la loi prévoit que c'est l'agent de la paix qui procède sur-le-champ, au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec, à la saisie d'un véhicule routier dans certains cas, la sollicitation des effectifs policiers sera également accrue par l'augmentation du nombre de situations devant donner lieu à la saisie du véhicule routier d'un conducteur prévue à l'article 31 du projet de loi n^o 42.

● (20 h 10) ●

En ce qui concerne la mise en place prévue de dispositions visant à interdire l'utilisation de faire usage au volant d'un téléphone cellulaire tenu en main, il s'agit d'une mesure qui vise à changer les habitudes quotidiennes d'un très grand nombre d'automobilistes. Compte tenu que l'utilisation du cellulaire au volant est profondément ancrée dans les habitudes des automobilistes québécois, il est fort à parier que les interceptions de conducteurs récalcitrants à modifier leur comportement devront être multipliées afin de les sensibiliser à l'importance de ces nouvelles mesures, comme ce fut le cas par exemple au moment de l'implantation des dispositions relatives à la ceinture de sécurité il y a déjà plusieurs années.

Compte tenu que le succès de la mise en oeuvre de ces nouvelles mesures relatives à l'alcool au volant et à l'utilisation du cellulaire au volant repose essentiellement sur une application rigoureuse de ces dispositions qui devra être effectuée par les agents de la paix, l'association formule les recommandations suivantes: que les nouvelles dispositions relatives à l'alcool au volant et à l'utilisation du cellulaire au volant soient adoptées, mais que les effectifs policiers de la Sûreté du Québec soient augmentés afin d'assurer une application rigoureuse de ces nouvelles dispositions.

Évidemment, pour ce qui est de la mise en place de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques visant la vérification des arrêts à un feu rouge, d'abord l'article 67 du projet de loi n^o 42 prévoit que les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière. Puisque le cinémomètre photographique et le système photographique ne seront présents qu'à certains endroits précis, l'association estime que ces systèmes photographiques n'auront d'effet qu'à ces endroits, d'autant plus que les conducteurs seront préalablement avisés de la présence d'un tel dispositif par le biais d'une signalisation routière. La localisation des cinémomètres photographiques à des endroits précis sur la route et la localisation des systèmes photographiques à certains feux de circulation précis deviendront donc rapidement connues et n'auront effet qu'à ces lieux précis. Les conducteurs s'assureront de respecter la vitesse permise ou le feu rouge à cet endroit et ne se soucieront pas nécessairement de la vitesse ou du respect du feu rouge à un emplacement où la signalisation routière n'indiquera pas la présence d'un cinémomètre ou d'un système photographique. D'ailleurs, l'Ontario a mis fin à son programme de cinémomètre photographique après 10 mois invoquant, entre autres choses, que ce système ne rendait pas les routes plus sécuritaires.

L'association considère donc que seule une présence policière, que ce soit un véhicule de patrouille qui circule ou qui se trouve aux abords des routes ou d'une intersection, peut avoir un effet dissuasif qui s'étend sur plusieurs kilomètres ou plus d'une intersection et se perpétue dans le temps, et ce, pour la simple raison que le conducteur est non seulement sensibilisé, mais il ne sait pas à quel moment, à quel endroit sur la route ou à quelle intersection peuvent se trouver des véhicules de patrouille.

D'ailleurs, l'association tient à rappeler qu'il est essentiel de considérer le rôle indispensable des

interceptions policières dans la sécurité du public. En effet, il est fréquent que des interceptions suite à la constatation par les policiers d'une infraction au Code de la sécurité routière, comme les excès de vitesse ou l'omission d'arrêter à un feu rouge, permettent de découvrir la commission d'autres infractions. L'interception d'un conducteur ayant, par exemple, commis un excès de vitesse ou omis de s'arrêter à un feu rouge permet aux policiers de vérifier l'état du conducteur et, en présence d'un individu ayant les facultés affaiblies, d'éliminer une source de danger pour la sécurité et la santé des autres usagers de la route en l'arrêtant et en permettant à la justice de suivre son cours et de réprimer ce comportement. Le cinémomètre photographique ou le système photographique visant à vérifier l'arrêt à un feu rouge ne pourra que sanctionner, par un constat d'infraction, une infraction d'omission de s'arrêter à un feu rouge ou la conduite supérieure à la limite permise et n'empêchera pas la survenance d'un événement malheureux.

L'interception policière et l'identification du conducteur permettent d'appréhender des délinquants recherchés pour la commission de crimes et de retracer des voitures volées. Les systèmes photographiques non seulement ne peuvent rien faire à ce niveau, mais ils enverront au propriétaire du véhicule volé un constat d'infraction puisque son véhicule a commis un excès de vitesse ou brûlé un feu rouge. Le propriétaire devra dépenser temps et argent afin de faire valoir ses droits et de se voir acquitté de l'infraction. N'oublions pas que la base du fonctionnement du système photographique veut que l'on envoie le constat d'infraction au propriétaire puisqu'aucune identification du conducteur n'est possible en l'absence d'interception.

Le cinémomètre photographique et le système photographique visant à vérifier l'arrêt à un feu rouge permettront certainement de sanctionner un excès de vitesse ou une omission de s'arrêter à un feu rouge, mais n'empêcheront pas la survenance de fâcheux incidents qui, suite à une interception policière, auraient pu être évités. Par exemple, lorsqu'un automobiliste brûlera un feu rouge, le système photographique fera son travail et émettra un constat d'infraction, mais ce qui n'empêchera pas ce délinquant de poursuivre sa course et d'entrer en collision avec un piéton et à quelques mètres ou kilomètres de là. Cependant, la présence d'un policier qui interceptera ce même délinquant, vérifiera son identité et lui remettra une contravention et qui nécessairement sera toujours là lorsqu'il repartira aura pour effet de ralentir les ardeurs de ce délinquant qui ne continuera pas sa course effrénée. Le policier peut procéder à l'arrestation d'un délinquant ayant une conduite excessivement dangereuse pour le public.

L'association estime donc que la sécurité des autres usagers de la route n'est d'aucune façon protégée par un système photographique et en ce sens l'association préconise d'accentuer la présence policière sur les routes du Québec plutôt que la mise en place de systèmes photographiques visant à vérifier les excès de vitesse et l'arrêt à un feu rouge. D'ailleurs, à cet égard, l'association est toujours en attente des 60 patrouilleurs sur les 150 qui avaient été demandés et pour lesquels le ministre de la Sécurité de l'époque s'était engagé et avait fait des représentations auprès du Conseil du trésor il y a déjà plus de six ans. L'association d'ailleurs tient à

rappeler les paroles, le 12 avril 2000, par le porte-parole de l'opposition officielle en matière de sécurité publique, M. Dupuis, qui disait: «...M. le Président. Moi, j'ai déjà eu l'occasion de dire, comme vous d'ailleurs — vous avez fait une déclaration à la commission parlementaire sur les amendements apportés au Code de la sécurité routière — qu'il n'y a pas [de] machine qui va avoir un effet aussi dissuasif.»

De plus, bien que l'association ne mette pas en doute l'efficacité technique du système photographique, il n'en demeure pas moins que des difficultés techniques sont appelées à survenir. En effet, un système photographique est totalement inutile en présence d'une plaque d'immatriculation illisible, camouflée ou encore simplement sale. Évidemment, les plaques d'immatriculation peuvent être obstruées aussi même en l'absence d'intention malveillante, par exemple par des supports à bicyclette, de la neige ou des saletés.

Soulignons de plus les difficultés juridiques que l'implantation des systèmes photographiques soulèvera relativement à la responsabilité absolue du propriétaire. L'article 61 du projet de loi n° 42 stipule qu'une infraction constatée par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges est imputée au propriétaire du véhicule, à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, le véhicule était sans son consentement en la possession d'un tiers. Cette disposition permet au propriétaire d'un véhicule d'éviter d'avoir à payer le constat d'infraction dans les cas par exemple des doublettes, ces plaques d'immatriculation copiées à l'insu de leur réel propriétaire et dans le cas d'une voiture volée à son propriétaire. Toutefois, n'est-ce pas un lourd fardeau pour le propriétaire légitime de devoir se rendre à la cour pour faire valoir ses droits alors qu'il n'a commis aucune infraction?

Cet article prévoit également, comme c'est le cas en Colombie-Britannique, que, si le propriétaire n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, pour transférer la responsabilité, le conducteur et le propriétaire doivent transmettre une déclaration à cet effet. Bref, le sort du propriétaire est laissé à la bonne volonté du conducteur, ce que l'association considère inacceptable.

L'association considère, à l'instar du Barreau du Québec et de la Commission des droits de la personne, qu'il est impensable d'instaurer un système qui risque de pénaliser des personnes innocentes.

Plusieurs jugements émanant des tribunaux de la Colombie-Britannique ont accueilli des requêtes en arrêt des procédures vu l'écoulement des délais déraisonnables entre la commission de l'infraction ou la contestation du constat et la date fixée pour le procès. Dans tous les cas cités, les délais étaient institutionnels et dus à une limitation des ressources.

En ce qui concerne les points d'inaptitude, évidemment, lors de débats, à l'Assemblée nationale, sur le projet de loi n° 4 concernant le Code de la sécurité routière, M. Bertrand Goulet soulignait pour sa part: «De plus, je me demande, madame, si la peur de perdre des points de démerite, donc éventuellement son permis de conduire dans le cas [des] récidives, n'a pas plus d'impact sur un conducteur, en particulier si celui-ci est fortuné, que le fait de payer une amende, aussi forte soit-elle»... n'entraîne pas la suspension... c'est-à-dire entraîne la suspension du permis de conduire, mais par

contre, avec les points de démerite, évidemment ça va inciter les gens à réfléchir davantage que les amendes payées. De plus, notons que les contraventions avec et sans points d'inaptitude ont pour effet de créer deux régimes de sanctions pour les mêmes infractions, ce qui est fort surprenant et déplorable puisque les systèmes photographiques risquent de n'avoir aucun effet dissuasif chez les personnes fortunées.

En conclusion, l'association juge que les conséquences négatives que risque d'engendrer l'utilisation du cinémomètre photographique et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges l'emportent largement sur le seul bénéfice que le ministère des Transports et de l'Environnement pourrait en tirer. En effet, les injustices que subiront les propriétaires de véhicule, l'incapacité des instances judiciaires à traiter les contestations, les difficultés techniques prévisibles et, le plus important, l'impossibilité de rencontrer l'objectif recherché justifient, selon l'association, l'abandon de ce projet.

Cependant, dans la mesure où, malgré ces nombreux inconvénients, la ministre décide d'aller de l'avant avec ce projet de systèmes photographiques, nous estimons que ceux-ci ne devraient être utilisés qu'à titre de moyen de détection des infractions et être obligatoirement suivis d'une interception policière permettant l'identification du conducteur et la signification immédiate du constat d'infraction. En effet, l'association estime que l'utilisation de systèmes photographiques ne peut rencontrer les objectifs visés en matière de sécurité routière que si elle est immédiatement suivie d'une interception policière qui permettra d'identifier le conducteur, de lui signifier sur-le-champ le constat d'infraction qui impliquera...

● (20 h 20)

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

M. Dagenais (Jean-Guy): En conclusion, que le projet d'implantation de cinémomètres photographiques et que l'arrêt à un feu rouge peut être vérifié au moyen d'un système photographique soient abandonnés et que les effectifs policiers de la Sûreté du Québec soient augmentés pour que soit rencontré l'objectif d'une meilleure sécurité routière et, à défaut, que les systèmes photographiques soient implantés uniquement à titre de moyen de détection des infractions en les accompagnant d'une interception policière permettant l'identification du conducteur et la signification immédiate du constat d'infraction, ce qui nécessite une augmentation des effectifs de la Sûreté du Québec.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation.

M. Dagenais (Jean-Guy): Merci, M. le Président.

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, M. Dagenais, M. Rolland, on voudrait vous remercier d'être présents parmi nous ce soir. Évidemment, on comprend bien le message, M. Dagenais. Je pense que tout le monde, ici, on savait ce que vous vouliez nous dire et on n'a pas de surprise. Et on veut vous dire qu'on est tout à

fait d'accord dans le sens que ça prend des policiers, ça, on en convient, ça prend des policiers parce que c'est la sensibilisation... Comme l'a toujours dit M. De Koninck: sensibilisation, mobilisation, législation, mais évidemment il y a le contrôle. Alors, c'est le tout qui va faire qu'on va réussir et qu'on va atteindre les objectifs qu'on s'est fixés. Alors, tout le monde reconnaît la contribution des corps policiers sur le réseau routier du Québec. Et, en cette Année de la sécurité routière, vous avez fait un travail exceptionnel, et assurément que, si notre bilan s'est amélioré, c'est en grande partie grâce à ce travail-là.

Maintenant, M. Dagenais puis M. Rolland, moi, j'aimerais vous entendre, dans un premier temps, sur le 0,05. Est-ce que vous pensez que c'est une mesure qui va dans le bon sens, que l'alcool et la conduite automobile, ça ne va pas ensemble, que, comme toutes les provinces canadiennes qui sont déjà à 0,05 et comme l'Europe également... même la tendance internationale est d'aller vers le 0,02. Est-ce que vous pensez que, pour le Québec, c'est un bon pas dans la bonne direction?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je vous dirais, Mme la ministre, et je pense que je l'ai souvent mentionné, que vos efforts sont louables, et on ne peut pas être contre la vertu. Et, le 0,05 effectivement, la seule problématique que je vois — et là, évidemment, c'est le policier peut-être qui vous parle — vous savez que ça ne veut pas dire que nécessairement quelqu'un va conduire en zigzaguant, avec 0,05, et, à ce moment-là, c'est sûr que le 0,05, quant à moi... Puis, vous avez raison, en Europe, c'est rendu à 0,02. Donc, ça va prendre des moyens pour vérifier le taux d'alcoolémie. Et c'est pour ça d'ailleurs que je mentionnais dans ma présentation que ça va être important d'avoir plus de barrages routiers. Donc, on n'est pas contre le 0,05, mais évidemment les mesures de contrôle, ça va être les barrages routiers. Et je vous dirais que, comme policier patrouilleur pendant 24 ans, quand on arrêtait quelqu'un, évidemment c'était la conduite en zigzag ou tout simplement une lenteur indue, et là c'est en s'approchant du véhicule qu'on sentait l'odeur d'alcool. Mais, à 0,05, moi, je peux vous dire que quelqu'un peut conduire très droit, mais seulement il a 0,05 d'alcool dans le sang. Donc, il va falloir...

Mme Boulet: Mais, à 0,08, ils ne zigzaguent pas tous non plus.

M. Dagenais (Jean-Guy): Ah! ils ne zigzaguent pas tous, madame.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Dagenais (Jean-Guy): Et je vous dirais que même j'en ai déjà arrêté un à 0,22 qui ne zigzagait pas du tout, mais je pense qu'il avait une certaine habitude envers l'alcool. Mais ça va prendre des mesures de contrôle et donc plus de barrages routiers pour vérifier ces gens-là et les inciter à ne pas consommer.

Mme Boulet: O.K. Les photoradars, là, je comprends votre réticence, là, puis je n'essaierai pas de vous convaincre, M. Dagenais, là, votre position, elle est claire. Je voulais juste m'assurer que c'était clair également pour vous, les photoradars mobiles, là, il a

toujours été question que ce soit opéré par des policiers. Ça, c'était déjà entendu. J'imagine que vous étiez au courant, M. Dagenais, que...

M. Dagenais (Jean-Guy): Les photoradars mobiles...

Mme Boulet: Mobiles, oui.

M. Dagenais (Jean-Guy): ...j'étais au courant qu'ils devaient être opérés par des policiers.

Mme Boulet: D'accord. O.K.

M. Dagenais (Jean-Guy): Et évidemment je pense que, et vous connaissez ma position, Mme la ministre, évidemment on a eu l'occasion peut-être d'en parler... Mais évidemment ce qu'on veut avant tout, je pense, c'est améliorer le bilan routier, tout comme vous d'ailleurs. Et, à ce moment-là, on veut être capable d'intercepter la personne. Et, comme je le mentionnais dans mon mémoire, c'est que ce n'est pas évident que la personne qui va se faire capter nécessairement par un photoradar, et je parle fixe, va nécessairement arrêter l'infraction. Et vous connaissez aussi notre position quant à l'identification du conducteur, du fautif.

Mme Boulet: Tout à fait. Par contre, M. Dagenais, est-ce que, dans un contexte de projet pilote, dans un contexte où on dit: On va les mettre à des endroits où les policiers n'ont pas d'accès, dans des endroits accidentogènes où les gens circulent rapidement, respectent peu la vitesse et où les policiers ne peuvent pas, en considérant, là, l'environnement routier, le policier ne peut pas aller dans l'accotement... Est-ce que vous pensez... C'est un outil qui a fait ses preuves ailleurs, est-ce que vous pensez que ça ne mériterait pas qu'on l'essaie au Québec?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je vous dirais, j'étais un technicien radar, donc vous savez que, comme opérateur radar... Mettons que vous avez un photoradar à tel endroit, le policier peut être à 0,5 km plus loin. Et je donne toujours à titre d'exemple le pont Jacques-Cartier, mettons. Alors, vous avez un photoradar à l'entrée du pont Jacques-Cartier, on s'en vient vers Montréal, on est en retard parce qu'évidemment on a tous des rendez-vous, et tout ça, et là la personne rentre sur le pont Jacques-Cartier, elle est captée dans le photoradar. Alors, s'il y avait un policier de l'autre côté du pont, bien ce serait l'idéal. Mais je suis d'accord avec vous qu'il y a des endroits qui sont plus accidentogènes même pour les policiers, donc il y aurait, à ce moment-là, l'opportunité de se stationner à 1 km plus loin, et, connaissant les techniques, vous savez, ils sont très efficaces aujourd'hui. Je pense que le photoradar, quant à moi, est un outil qu'on doit donner aux policiers, mais évidemment il doit y avoir interception par un policier.

Mme Boulet: O.K. Alors, on est d'accord que c'est un outil complémentaire au travail des policiers, et c'est dans ce sens-là qu'on vous avait demandé de faire partie du comité aviseur, là, pour regarder la mise en place de ces appareils-là. Alors, je vais laisser, M. Dagenais, la parole à mes collègues, si vous me permettez.

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

M. Reid: Merci, M. le Président. Ce ne sera pas une grosse question. D'abord, je voudrais féliciter les policiers provinciaux pour être très efficaces. J'en ai eu moi-même la preuve il y a deux mois. Ça fait des années que je n'avais pas eu de points de démerite ni d'amendes de vitesse. Et j'ai voulu accélérer pour me débarrasser d'une jeune conductrice qui était dans mon angle mort, sur l'autoroute 55, depuis au moins 4 km, et malheureusement le policier... ou heureusement le policier savait exactement où les gens comme moi accélèrent lorsqu'il m'a pris juste comme j'accélérais pendant environ 500 m.

Mais ma question est plutôt après... En vous entendant tantôt, je me disais: Mon Dieu — et je voudrais que vous répondiez à cette question-là — si on était dans un monde idéal, dans un cas où vous auriez déjà reçu le nombre d'effectifs qu'il vous faut et même peut-être un petit peu plus, à ce moment-là et vos policiers supplémentaires et les photos pour les feux rouges, me semble-t-il, ça avait... à vous écouter, là, vous ne disiez pas que c'était mauvais. Vous disiez finalement que ça avait des effets négatifs parce qu'on n'avait pas assez de policiers pour faire ce que des policiers auraient pu faire dans d'autres cas. Il me semblait donc, moi, que les deux, dans un monde idéal qu'on n'a pas, ça, je suis bien d'accord, là, aujourd'hui, mais, dans un monde idéal, il me semble que ça aurait été comme une bonne combinaison et que les arguments que vous apportiez contre les photoradars auraient été, il me semble, moins criants ou en tout cas moins intéressants.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, comme je disais tantôt, M. Reid, c'est qu'évidemment le photoradar est un outil complémentaire au travail du policier. Mais, regardez, à la Sûreté du Québec, là, entre les années quatre-vingt-dix et 2000, on a volontairement diminué les effectifs d'environ 800 policiers. Bon. On a comblé par 250 policiers auxiliaires. Il reste toujours qu'il manque 400 policiers sur les routes. Moi, je pense qu'en quelque part... je me dis: On donne des outils aux policiers, hein, on leur a donné le radar, on leur a donné l'ivressomètre, on a les dépisteurs aussi maintenant. Moi, je pense que le photoradar est un outil qui doit aller complémentariser le travail du policier. Mais vous comprendrez... Et, comme technicien...

M. Reid: Ça ne remplace pas, c'est ça que vous voulez dire.

M. Dagenais (Jean-Guy): Et c'est ça. Et vous savez que...

M. Reid: C'est ça que j'avais compris.

M. Dagenais (Jean-Guy): ...comme technicien radar et à chaque fois que je devais me présenter à la cour, parce que les gens avaient le droit de contester leurs billets, il était très, très, très important pour le juge que j'aie identifié l'infraacteur. Et il y avait la fameuse phrase: Je l'ai suivi à une vitesse et une distance constantes et gardé à vue. Alors, évidemment, aujourd'hui, on comprend que c'est une machine. Et d'autant plus, vous savez, les

policiers ont un pouvoir discrétionnaire des fois. Alors, concernant les conditions climatiques, 6 heures du matin, il fait un petit peu plus beau, il y a moins de personnes sur la route, bien est-ce qu'on peut tolérer un 10 km? Vous savez, on nous met des outils dans les mains, on a un pouvoir discrétionnaire. Est-ce que le photoradar va avoir ce pouvoir discrétionnaire là? Je me pose la question, là, mais...

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

M. Tomassi: Merci beaucoup, M. le Président. M. Dagenais, je ne vous convaincras pas, parce que je pense que, si on aurait repris les galées de la commission en 2006 textuellement, là, peut-être à un point-virgule différent votre présentation était la même, puis j'aurais pu vous poser la même question puis me faire bouillir mon sang de Latin, mais je ne le ferai pas, je vais rester plutôt calme. Ce soir, je n'arrive pas à comprendre non plus encore votre raisonnement. Vous donnez des exemples qui sont à une extrémité. Je pourrais vous dire qu'actuellement, si on vous écoute, vos policiers ne font pas leur travail, parce qu'actuellement...

Une voix: ...

● (20 h 30) ●

M. Tomassi: Non, non, mais je vais revenir à des exemples que vous mentionnez. Actuellement, une plaque obstruée, une plaque sale, c'est une infraction au Code de la sécurité routière, et vos policiers doivent intercepter l'automobiliste et lui émettre un billet d'infraction. Mais en voulant dire: Vos exemples, si je les prends, c'est l'extrémité des exemples que vous donnez, puis, tout à l'heure... c'est votre position, puis je la respecte, même si je ne la comprends pas, mais disons que c'est correct.

Je veux revenir... La semaine passée, on a eu la fraternité des contrôleurs routiers qui sont venus ici, puis ils nous ont un peu expliqué cette aberration qui existait actuellement dans le respect du Code de la sécurité routière, où est-ce qu'un conducteur qui était au volant d'une automobile, d'une auto de promenade, un contrôleur routier ne pouvait pas l'intercepter; le même conducteur qui conduisait un autobus ou un poids lourd, la même infraction, le contrôleur routier pouvait intervenir. Alors, ma question à vous: Êtes-vous en faveur, seriez-vous d'accord pour que les contrôleurs routiers puissent émettre des billets d'infraction à des automobilistes conduisant des autos de promenade?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, évidemment, vous connaissez mon opinion là-dessus parce que ça a fait...

M. Tomassi: ...

M. Dagenais (Jean-Guy): ...un mini-débat l'année passée. Mais en quelque part vous savez... Lors d'un accident extrêmement fâcheux, j'avais entendu le porte-parole à l'époque des contrôleurs routiers qui disait: Écoutez, on manque d'effectifs, il y a un pourcentage de poids lourds qui se promènent sur les routes, ce sont des tombeaux roulants. Moi, je pense que les contrôleurs routiers ont un travail à faire, et ils le font très bien. J'ai

toujours un petit peu de difficultés avec l'exemple de la zone scolaire parce que normalement les contrôleurs routiers se retrouvent surtout sur les autoroutes, où ils peuvent vérifier les poids lourds. Et je peux vous dire que, si en quelque part on avait un service à rendre à la population, ce serait peut-être de les intégrer à la Sûreté du Québec avec une fonction «contrôleur routier», mais avec des véhicules identifiés aux couleurs de la SQ, mais où on retrouverait l'inscription «contrôle routier», comme je les ai connus, moi, à l'époque, dans les années quatre-vingt, où ces gens-là avaient des véhicules identifiés «Sûreté du Québec». Et on travaillait avec ces gens-là, mais ils avaient une fonction de contrôleur routier.

Vous savez, des fois, ce n'est pas toujours d'émettre le billet d'infraction qui est l'effet dissuasif, mais, quand vous voyez un véhicule de patrouille, et on est tous pareils, là... Si vous voyez un véhicule de contrôleur routier, vous dites: Bah! ça, c'est des contrôleurs routiers, alors, pour x raisons, le véhicule est identifié comme ça, ils vérifient les poids lourds. Mais, s'ils avaient des couleurs SQ et on trouverait le logo «contrôle routier» sur le véhicule à couleurs SQ, là, vous avez une visibilité. En fait, ce qui est important aussi, c'est de mettre les visibilités sur la route. Et, à ce moment-là, je vous dirais: Qu'on les intègre à la Sûreté du Québec mais avec une fonction de contrôle routier. Et Dieu sait, et j'aurais beaucoup de poids lourds qui...

M. Tomassi: Mais vous voulez les intégrer, mais ça ne vient pas répondre à leur questionnement, là. Vous ne leur permettez pas d'intervenir dans des infractions au Code de la sécurité routière faites par les autos de promenade.

M. Dagenais (Jean-Guy): Pour les véhicules de promenade, notre position était très claire, c'était non.

M. Tomassi: C'est non.

M. Dagenais (Jean-Guy): C'est non.

M. Tomassi: Ils continuent à faire leur emploi.

M. Dagenais (Jean-Guy): Effectivement, et ils le font très bien d'ailleurs, soit dit en passant.

M. Tomassi: Merci.

Mme Boulet: Ils sont en arrière.

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

M. Dagenais (Jean-Guy): Oui, je les ai vus, Mme la ministre. Alors, c'est pour ça que je fais attention à mes propos. Mais je les connais très bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Sur la même lancée que mon collègue député de LaFontaine,

M. Dagenais, on comprend que votre réponse, c'est non. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi non? Est-ce que c'est une question de formation? Est-ce que c'est une question de compétence? Est-ce que c'est une question qu'ils pourraient par la suite revendiquer un peu plus de pouvoirs si on ouvre la porte à ces pouvoirs-là? J'essaie juste de comprendre parce qu'ils nous ont donné des exemples qui étaient assez frappants sur le plan de l'imaginaire pour les citoyens qui nous écoutent.

M. Dagenais (Jean-Guy): Une des réponses que je vais vous donner qui peut paraître peut-être bête et plate, c'est qu'en quelque part ou on forme des policiers ou on n'en forme pas. Les policiers sont formés pour appliquer le Code de la sécurité routière sur les véhicules de promenade; les contrôleurs routiers sont formés pour appliquer évidemment le Code de la route sur les poids lourds. Il y a une question de formation. Il y a une question aussi de champ de compétence. Et je pense qu'en quelque part... Vous savez, ces gens-là en ont par-dessus la tête à vérifier les transporteurs lourds. Et, vous savez une chose, ça ne les empêche pas que, s'ils voient une infraction se commettre, comme tout citoyen, ils peuvent tout simplement intervenir et faire appel aux policiers, là. N'importe quel citoyen, comme vous d'ailleurs... Ça m'est déjà arrivé dans ma fonction de policier où quelqu'un nous avait rapporté une infraction, et ils peuvent nous rapporter des infractions avec l'heure, la date, et ils sont témoins sur le billet d'infraction, là. Ça ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas intervenir, mais comme tout citoyen, mais non pas comme policiers. Alors, c'est à titre de citoyens qu'ils pourraient le faire.

M. Ouimet: Et, par rapport à la formation au niveau du Code de la sécurité routière, pourriez-vous m'indiquer les différences entre leur formation et la vôtre? Je ne parle pas de toutes les autres interventions qui sont faites par les policiers mais strictement au niveau du Code de la sécurité routière.

M. Dagenais (Jean-Guy): Écoutez, je vais essayer de vous résumer ça. C'est que les véhicules de promenade, premièrement... Vous savez, quand on intercepte des véhicules de promenade... Ça peut arriver dans le cas des poids lourds, mais j'ai souvent intercepté des véhicules de promenade où souvent les conducteurs fautifs ont des dossiers criminels, sont recherchés au Code de la sécurité routière, sont recherchés au Code criminel. Alors, ça prend une formation plus accrue du côté policier, ce qui des fois n'arrive pas nécessairement du côté des poids lourds. Malgré qu'évidemment ça peut arriver, mais c'est moins fréquent.

Alors, je vous dirais qu'il y a toute une question de formation policière au niveau de l'application du Code de la sécurité routière et aussi au niveau du Code criminel. Je résume ça en deux mots, mais, pour le bénéfice des gens ici, c'est qu'évidemment la situation n'est pas la même. Et je peux vous dire qu'il m'est arrivé souvent d'intercepter des véhicules de promenade qui sont volés, conduits par des individus ayant des dossiers criminels assez lourds. Ça peut arriver que vous interceptiez un poids lourd volé, mais c'est plutôt rare, c'est plutôt rare. Et la formation n'est pas la même. Et là je

pense qu'en quelque part il y a des champs de compétence. D'ailleurs, si, à ce moment-là, le législateur avait cru bon de le donner à l'époque, il l'aurait donné, mais je pense que, s'il a gardé les champs de compétence, évidemment, distincts l'un de l'autre, c'est parce qu'il devait y avoir de bonnes raisons.

M. Ouimet: Bien. Merci, M. le Président.

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

M. Gingras: Bienvenue, M. Dagenais, M. Rolland, merci d'être là. Beaucoup de mes interventions seront en fonction de l'applicabilité des mesures qui ont été proposées. J'aimerais bien ça savoir: Effectivement, est-ce qu'on a les ressources pour appliquer ces mesures-là? Et je vais débiter mon intervention en vous disant que c'est facile d'adopter une législation, mais, si on ne la fait pas respecter, ça ne donne rien. Et donc adopter une mesure sans en prévoir son implantation, c'est comme ne pas l'adopter du tout.

Premier élément. Il y a trois éléments qui sont importants dans les mesures en sécurité routière: la sensibilisation, je crois qu'elle est faite par la SAAQ, et il y a des publicités-choqs qui ont sensibilisé à peu près tout le monde au Québec; la législation, il y a la législation actuelle, et on a vu que, cette année, l'application de la législation actuelle, pas les nouvelles mesures, a permis, en 2007, avec une sensibilisation accrue, avec la même législation qu'on avait avant, de réduire le nombre de décès de 17 % et le nombre de blessés de 22 %, en 2007 comparativement à 2006; et tout ça avec une surveillance policière accrue, ciblée.

Donc, ma première question: Appliquer les lois actuelles dans toute leur sévérité et augmenter considérablement les chances pour les délinquants d'être interceptés, parce qu'il y en a qui prennent leur véhicule en disant: Ah! 0,08, j'ai plus de chances de gagner à la 6/49 que d'être intercepté, ça prend des policiers?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je vous dirai, M. Gingras, que vous avez raison. Écoutez, qui n'est pas allé du côté des États-Unis et même traversé du côté de l'Ontario, et on a tous le même réflexe: Oups! on lève le pied parce qu'on dit: Bien, peut-être que je vais voir des policiers. Et je ne veux pas dire que mes membres ne font pas leur travail, mais c'est sûr qu'en quelque part... Si vous avez l'habitude de voyager entre Montréal et Québec, comptez le nombre de véhicules-patrouilles. Et curieusement on me disait dernièrement qu'encore une fois les budgets de temps supplémentaire de la Sûreté du Québec étaient de 40 millions, c'est parce qu'en quelque part on doit manquer d'effectifs. Donc, on en est même rendu à la contraignabilité que, quand les membres finissent leur quart de travail, on dit: Tu vas rester en temps supplémentaire. Donc, on veut avoir de la visibilité.

Et là, évidemment, peut-être qu'au profit de certaines MRC bien là on peut tenter de diminuer les effectifs sur les grands axes routiers pour permettre une meilleure visibilité dans les MRC. Mais c'est sûr qu'en quelque part, puis je l'ai mentionné tantôt, l'effet dissuasif, c'est d'avoir un véhicule de police. Si vous vous en allez avec votre combiné à l'oreille puis vous

dites: Moi, là, je suis quasiment certain que je vais croiser, peut-être, si je suis malchanceux, un véhicule de patrouille normalement au Cap-de-la-Madeleine, bien ça veut dire que jusqu'au Cap-de-la-madeleine, là, je suis bon pour tout prendre mes appels puis passé le Cap-de-la-Madeleine je vais être correct jusqu'à Québec.

Et, vous savez, on est des humains, là. Moi-même, je suis comme vous autres. Par contre, on a le réflexe que, quand on traverse les frontières à Lacolle, oh, là on va faire attention parce qu'on s'attend à tomber sur un véhicule de police. Alors, je pense que c'est sûr que l'effet dissuasif du véhicule-patrouille est toujours là, et le policier va au-delà de juste vérifier la limite de vitesse. Alors, il y a beaucoup de choses qui entrent en ligne de compte.

M. Gingras: Maintenant, rapidement, en deux mots, vous étiez combien de policiers voilà cinq ans et vous êtes combien maintenant? Ou voilà 10 ans? Vous avez des chiffres, là? Y a-tu eu un accroissement ou il y a eu une diminution? Je sais que vous avez de nouvelles responsabilités qui vous ont été données au niveau municipal, MRC, là, avec l'adoption ou l'intégration des policiers municipaux à votre service. Ça donne quoi en termes d'effectifs nets, puis il vous reste-tu du monde à mettre sur la route?

● (20 h 40) ●

M. Dagenais (Jean-Guy): Bon. Disons, je vais peut-être vous faire sourire un peu, parce qu'avant d'être président de l'association j'étais le trésorier de l'association pendant huit ans. Donc, évidemment, de 4 400 policiers dans les années quatre-vingt-quinze, quatre-vingt-seize, et là pardonnez-moi l'intérêt corporatif, mais j'ai vu baisser les cotisations syndicales à 3 750. Donc, je savais que de 4 400 on était diminué volontairement à 3 750 policiers. On a ajouté 200... Donc, on est à peu près 3 900. Il manque 600 policiers. C'est sûr qu'on a intégré 1 200 policiers municipaux, mais par contre on a pris les territoires qui allaient avec, et souvent les services de police municipale, eux autres aussi, avaient moins d'effectifs. Pour résumer, on ne peut pas faire un riche avec deux pauvres, là. Alors, actuellement, on est 5 225, mais on a augmenté notre territoire. C'est ce qui me fait toujours dire, et je suis très à l'aise pour le dire, que, si au moins on remplaçait les 300 ou 400 policiers qu'on a perdus, et ça, c'est entre 1990 et 2000... Et, comme je vous dis, je suis... à tous les 15 jours, je voyais le nombre de nos membres diminuer, mais ça n'a pas été remplacé, ça, là, là.

M. Gingras: Il y avait une offre dernièrement du premier ministre canadien, qui offrait effectivement de payer, de compenser les provinces pour le salaire d'un policier pour toute sa vie utile. Et, à ce moment-là, j'ai fait une intervention en Chambre pour dire: Regarde, c'est le moment, là, de hausser les effectifs policiers.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je pense qu'il y avait des engagements du gouvernement Harper de vouloir augmenter la visibilité policière, et là on parle de policiers de terrain, en uniforme. Je sais qu'au début on parlait de 2 500 policiers, mais on parlait du prorata. Évidemment, ça donnait peut-être 586 policiers de plus au Québec, municipaux et provinciaux confondus. Je sais qu'il y a eu des discussions. J'étais moi-même à

Winnipeg à la Conférence fédérale-provinciale des ministres de la Sécurité publique et... Bon. Enfin, il y a eu beaucoup de choses qui se sont dites, mais j'espère que les parties vont finir par s'entendre, parce que ça n'arrive pas souvent qu'on peut avoir de l'argent du fédéral. Et je me dis: Pour une fois qu'on en offre, bien allons-y. Ce qu'on me disait, sous toute réserve, c'est que le fédéral était prêt à payer durant la carrière du policier 50 % de la facture. Bon. Certains disent sept à 10 ans. Mais, peu importe, c'est des sous, ça, là. Alors, je pense qu'il faudrait saisir l'occasion.

M. Gingras: Vu qu'on n'a pas énormément de temps, je vais... certains animateurs diraient: Je vais y aller avec des questions en rafale, là. Mais, regardez, vous avez parlé du photoradar, et je partage votre opinion que ce n'est pas un effet dissuasif si la personne effectivement est bien nantie. Si vous vous promenez sur la 40, et puis vous montez Montréal-Québec, et vous voyez une BMW ou une Jaguar passer à côté de vous, ou n'importe quel autre type d'auto, qui, lui, peut se payer le ticket de radar, c'est rétrograde un peu comme... On se rappelle du temps, au Québec, où il n'y avait pas de points d'inaptitude, et, à ce moment-là, ceux qui pouvaient se payer la vitesse, ils se la payaient. C'est rétrograde, selon moi.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je vous dirai, M. Gingras, que, lorsque j'interceptais des infractaires, ils ne me demandaient pas le prix de l'amende, qui à l'époque pouvait être des fois de 250 \$ à 300 \$, mais ils me demandaient: Combien de points je vais perdre? parce qu'il m'en reste juste cinq, alors donnez-moi un billet de 300 \$, mais arrangez-vous pas pour que je perde plus de points. Et je suis obligé de vous dire que, là, je parle par expérience quand même.

M. Gingras: Donc, autre question, le cellulaire. Vous dites: Bon, premièrement, sans effectifs, oubliez ça, là. Adopter de nouvelles législations sans effectifs supplémentaires... Vous avez de la difficulté à faire appliquer les lois actuelles, vous les faites bien appliquer avec les effectifs que vous avez, mais on ne peut pas inventer des policiers puis des autos sur la route. Cependant, le cellulaire, vous savez que le cellulaire, c'est assez compliqué, là. Il y a les MP3, il y a les... l'ensemble d'une technologie, là, qui vient de se joindre, les Texto, les BlackBerry, etc. Comment vous allez faire pour appliquer ça de façon cohérente puis sans vous retrouver à la cour? Parce qu'un policier qui va à la cour, là, ça coûte de l'argent, ça avec, là.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, effectivement, et les gens ont le droit de contester une amende. Et je vais vous parler par expérience. Quand on a mis en place la... pas la sécurité, mais la ceinture, pardon, à ce moment-là, on effectuait des blocages routiers. Sur les routes à 90 km, c'était dur parce qu'on ne voyait pas nécessairement la ceinture. Alors, tout ça va se faire peut-être dans les villes et les villages. Mais, sur les routes à 90 km, si le policier vous voit avec le combiné qui est gros comme ça dans la main, là, je vous dirais qu'il a été chez Iris ou il a des très bons yeux, là, parce qu'évidemment ça va être assez dur à...

M. Gingras: Et la ceinture, effectivement, vous l'avez bien fait appliquer avec des contrôles, et c'est par les contrôles qu'on a pu atteindre un taux si élevé de port de la ceinture. On voit qu'aujourd'hui avec nos jeunes... Donc, les contrôles se sont relâchés au niveau de la ceinture. 40 % des décès chez nos jeunes, ils n'étaient pas attachés.

M. Dagenais (Jean-Guy): Vous avez raison de le mentionner, c'est chez les plus âgés comme moi où des fois on a pris l'habitude maintenant de... Mais tout ça se fait avec des contrôles, parce que, là... pas la sécurité, la ceinture évidemment, on faisait des barrages de routes pour voir si les gens étaient attachés. C'est assez difficile sur des routes de 90 km, là, à moins qu'on circule à côté de vous à vitesse égale. Alors, ça va être la même chose pour les cellulaires, là.

M. Gingras: C'est très difficile à faire appliquer?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, ça va être assez complexe, je vous dirais. Il va falloir être capable de le démontrer à la cour aussi, ce qui n'est pas évident non plus.

M. Gingras: Et on cite souvent: Ah! les autres provinces sont comme ça. Bien, il faut dire qu'uniquement une province a enlevé le droit du cellulaire, uniquement une province.

M. Dagenais (Jean-Guy): Puis...

M. Gingras: Oui, allez.

M. Dagenais (Jean-Guy): Oui, je m'excuse. Et, comme je le mentionnais tantôt, nos collègues de l'Ontario... et je ne reproche pas qu'on soit allé voir à l'extérieur, en France ou dans d'autres pays, mais il n'y a rien comme nos voisins, et, eux autres, ils ont banni même le radar. Je sais que les policiers provinciaux de l'Ontario ont ajouté environ entre 300 et 400 policiers de plus. Et, je vous le dis, c'est toujours l'effet dissuasif. Si vous utilisez votre cellulaire et vous êtes certain que, sur une autoroute, là... il va falloir que le policier qui est stationné souvent dans le terre-plein ait de sursur les yeux pour être capable de vous dire: Bien, vous aviez le combiné à l'oreille. Et vous pouvez lui dire: Non, ce n'était pas...

M. Gingras: Puis, après ça, c'est en faire la preuve.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, il faut en faire la preuve, et ce n'est pas évident. Et, vous savez, autant que possible, ce qu'on nous montre à l'École nationale de police, c'est d'essayer d'avoir des très longues conversations avec les infractaires. Parce que, aussi, ce que ça peut faire aussi, c'est que ça va amener nos policiers dans des situations de déontologie encore une fois, parce que, là, ça va être de prouver, puis: Vous aviez le cellulaire; non, je ne l'avais pas. Et là, évidemment, pour nos membres, bien c'est sûr que je vois déjà, là, poindre à l'horizon le spectre de la déontologie policière.

M. Gingras: Exact. Et j'appelle ça la politique du bien-paraitre parce qu'on sait que la distraction avec le cellulaire manuel, ou à main, ou mécanique, on le voit. Oui, ça dérange quand on voit un véhicule se tasser, mais on le voit, puis on dit: C'est le cellulaire. Mais la distraction est beaucoup plus cognitive. Et le mains-libres est aussi dommageable en termes de distraction que l'appareil. Maintenant, ça va être d'en faire la preuve.

Je reviens au 0,05 parce que ça m'interpelle beaucoup. À l'heure actuelle, on dit: Il y a 200 décès. Sur les 717, il y a eu 200 décès reliés à l'alcool. Sur les 200 décès, il y a eu 6 %, ce qui donne 12 personnes où le prélèvement a donné entre 0,05 et 0,08. Et on ne sait pas si ces personnes-là étaient responsables ou non de l'accident. Mais il y a quand même 84 % supérieur à 0,08, et ce 84 % supérieur à 0,08 donne le chiffre — on l'avait calculé — de 168 personnes. Moi, je dis: Comment ça prend de temps faire une interception à 0,08 pour un policier?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je vous dirais premièrement, et là c'est plutôt le policier qui vous parle...

M. Gingras: À peu près.

M. Dagenais (Jean-Guy): Vous savez, il faut suivre le véhicule environ 15 à 20 minutes. Est-ce qu'il conduit en zigzag? Est-ce qu'il dépasse la ligne médiane? Est-ce qu'à un moment donné il ralentit, il accélère? Donc, on peut parler de 15 à 20 minutes. Là, on l'intercepte. Mais faites-vous-en pas, ceux qui conduisaient comme ça normalement avaient plus que 0,08. Et souvent, moi, je me dis: Je pense que, s'il faut aller de l'avant pour être plus sévère pour la conduite avec capacités affaiblies, c'est plutôt avec les récidivistes, là. Alors, ce n'est pas nécessairement avec ceux qui conduisent avec 0,05. Moi, je vous dirais que les gens qui vraiment ont été impliqués dans des accidents, où on y allait même par prise de sang, testaient jusqu'à 0,20 et 0,22. Et vous savez comme moi que, à 0,14, à la cour, avec un bon avocat, vous vous en tirez quand même. Ça fait que je pense qu'il faut cibler les récidivistes.

M. Gingras: Vous savez que, sur les 84 % qui ont été interceptés en haut de 0,08, c'est uniquement 3 % des titulaires de permis de conduire. Donc, mesures plus sévères contre l'alcool au volant, interceptions ou contrôles plus fréquents, c'est toujours les mêmes, hein? Et c'est eux qui causent les accidents. De 0,05, là, à 0,08, là, c'est 6 %, 12 personnes. Et ces 12 personnes là, est-ce qu'elles ont causé des accidents? On ne le sait pas. Donc, c'est de viser... Je crois qu'il faut que les mesures que l'on adopte soient applicables, ne causent pas autant de diversion à l'effet d'accaparer un policier sur la mesure de 0,05 pendant un temps tel qu'on va laisser les 0,08 passer à côté.

J'ai parlé du cellulaire, j'ai parlé du photoradar, surveillance policière, alcool. Je reviens sur les contrôleurs routiers, pour terminer.

● (20 h 50) ●

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

M. Gingras: Dans le *Journal de Montréal* du 21 juillet, et je vous cite, vous dites: «À partir du

moment où on réclame plus de visibilité, ne devrait-on pas les répartir dans nos postes — on parle des contrôleurs routiers — et leur donner plus de pouvoirs?» ou un pouvoir en tout cas restreint mais qu'ils puissent appliquer certaines mesures. Un exemple, s'ils voient un véhicule, même si c'est un véhicule de promenade, entrer en sens inverse sur l'autoroute, je pense que...

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, M. le député, le temps s'est écoulé. Je m'excuse.

M. Gingras: Merci. C'est trop court, mais on aura sûrement la chance de se reparler.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Dagenais, M. Rolland, bienvenue à nos travaux. Merci pour votre assiduité à nos travaux, je pense que vous êtes des habitués. Vous avez le mérite d'avoir mis le doigt sur l'essentiel, dans le fond, quand vous nous dites, puis vous nous l'avez répété lors de votre lecture et dans vos réponses: Dans le fond, tout va reposer... Ce projet de loi, son efficacité, nonobstant l'ensemble des mesures qui seront retenues dans le projet de loi, repose sur le fait qu'il y ait plus d'effectifs, donc plus d'effectifs, plus de mesures, plus de contrôles, puis tout ça. Vous êtes mieux placés que moi pour le savoir.

La réponse du gouvernement, c'est non. M. Dupuis a dit non. Je vais demander à la SQ, à ses membres, à la fraternité, aux directeurs, beaucoup plus d'imagination. Je sais que vous en avez beaucoup, là, je sais que vous en avez. Mais quand même. M. Dupuis, le ministre... excusez-moi, pas M. Dupuis, mais le ministre de la Sécurité a rejeté toute augmentation d'effectifs policiers. Donc, on adopte potentiellement certaines mesures de ce projet de loi. Entre vous et moi, est-ce que ça va changer dans la réalité s'il n'y a pas plus de forces policières, de policiers bien sûr qui sont orientés vers la sécurité routière, on s'entend? Parce que je vais revenir avec une autre question sur ça. M. Dagenais.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, effectivement, le ministre m'avait rencontré pour me demander d'être plus créatif. Et je vous dirais que, lors de la dernière négociation de la convention collective, on avait amené plusieurs assouplissements à la convention collective et, entre autres, on voulait permettre la formation d'équipes multidisciplinaires. Donc, en résumé, on prend un policier sur une équipe de travail, donc on a cinq équipes, on en prend cinq, et là on fait une équipe qui travaille de jour et de soir, à des heures stratégiques, qui a des mandats bien particuliers. Donc, on fait de la sécurité routière, barrage de routes, ceinture, vitesse, etc.

Le problème qu'on a: on ne peut pas mettre en place les équipes multidisciplinaires dans certaines unités parce qu'on manque d'effectifs. Voyez-vous, même dans les assouplissements qu'on a apportés à la convention collective, on ne peut pas mettre nos assouplissements en place à certains endroits parce qu'on a demandé... On a une table de négociation continue, et on a dit à l'employeur: Amenez-nous des endroits où vous voulez faire les équipes multidisciplinaires, mais on va vérifier

à savoir si les effectifs sont suffisants. Et, déjà là, dans nos assouplissements qu'on a mis en place lors de la dernière négociation de la convention collective, on manque d'effectifs pour mettre en application nos assouplissements. Ça fait que j'aurais beau être créatif... Déjà là, si au moins on pouvait mettre en place les assouplissements de la nouvelle convention collective, et je parle de patrouilles urbaines pour les villes d'un certain nombre de population, puis ça, on a de la difficulté, il manque de policiers, les équipes multidisciplinaires, on manque de policiers... Écoutez. Et là on a instauré les relèves de 7 heures le soir à 4 heures le matin pour avoir des patrouilles à des heures stratégiques, mais, encore là, ça prend des effectifs, on a de la difficulté, là. Ça fait que, déjà là...

M. Deslières: D'ailleurs, M. le Président, si vous me permettez, je parlais avec les préfets de ma région et certains directeurs de la SQ, je veux dire, écoutez, là, tous, et c'est unanime, le concert est unanime: Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas plus d'effectifs, ça va être très difficile de faire des opérations concrètes, précises en supplémentaire afin d'améliorer la sécurité et le bilan routier. C'est unanime. Il y a seulement le gouvernement qui ne comprend pas ça, là, présentement, là.

M. Dagenais (Jean-Guy): Et ce qui arrive, M. Deslières, il faut comprendre une chose aussi, c'est que le territoire est couvert par la Sûreté du Québec. Vous savez, on dit... Des fois, les gens sortent des grandes villes, vont s'installer en région, en périphérie, puis c'est correct. Donc, les populations ont augmenté en périphérie, mais malheureusement le nombre de policiers n'a pas nécessairement suivi l'augmentation de la population. Et, comme tout le monde, bien, écoutez, on a des policiers en congé parental, qui est une excellente mesure. Déjà là, il y a plusieurs absences. Et actuellement ce qu'on dénote chez les policiers, même à cause du temps supplémentaire, d'ailleurs la direction de la Sûreté du Québec va me rencontrer, on note un taux d'absentéisme plus grand. C'est certain, on demande aux gens: Faites du temps supplémentaire, faites du temps supplémentaire. On manque d'effectifs. Il y a des gens qui font des chiffres doubles. Alors, ce qui arrive, au bout de trois, quatre jours, bien ils sont en maladie.

Donc, en quelque part, je pense qu'il y a un manque d'effectifs criant, et je le dis, je le redis, puis je n'arrêterai pas de le dire, là, j'en suis convaincu. Ça fait quelques années... on appelle ça, dans le jargon du métier, on dit: Rouler sur le fer. On est chanceux quand même parce qu'avec les effectifs qu'on a en place on a quand même une bonne sécurité. Mais, comme je vous le dis, c'est un 300 de plus qui nous aiderait, et qui ferait souffler tout le monde, et aussi qui donnerait un peu plus de visibilité, là, il ne faut pas se le cacher non plus, là.

M. Deslières: D'autant plus que le parc routier augmente.

M. Dagenais (Jean-Guy): ...beaucoup.

M. Deslières: Je lisais aujourd'hui, dans une revue, c'est 6 milliards de déplacements, je n'en revenais pas moi-même, 6 milliards, 140 milliards de kilomètres qui ont été parcourus par les Québécois et Québécoises

au cours de... je pense que c'était 2006, l'année de référence. C'est 6 milliards de déplacements. Je veux dire, c'est en augmentation constante. On a 40 % de plus d'automobiles qu'il y a une dizaine ou une quinzaine d'années. Alors, je veux dire, il y a une évidence, il y a une évidence juste dans ces chiffres-là, là, il y a une évidence que je pense que, du côté du gouvernement, on va être obligé de se rendre compte.

Mais je veux vous amener, puis mes collègues vous ont posé des questions sur ça... On est dans une situation où le gouvernement a dit non. Puis j'ai compris vos réponses, là, suite aux questions de mes collègues. Mais on dispose de contrôleurs routiers. Vous avez fait des déclarations en disant: Nous, on serait prêts à les intégrer à la SQ. Et vous avez dit: On ne veut pas qu'ils aient autant de pouvoirs que nous. Mais ils pourraient avoir d'autres pouvoirs qui ne vous enlèveraient rien dans vos pouvoirs. Je veux discuter avec vous, là, je veux échanger avec vous.

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, regardez, je pense qu'au départ, et je l'ai dit d'entrée de jeu, c'est que l'effet dissuasif, c'est des fois de voir un véhicule de police. Vous n'avez pas toujours besoin d'être intercepté. Et on est tous pareils, quand on voit un véhicule lettré «Sûreté du Québec», ou je parle même pour mes collègues du milieu municipal, on a une tendance à ralentir.

Moi, j'ai soumis une idée, parce qu'on a le droit d'en avoir, que, si on intégrait les contrôleurs routiers à la Sûreté du Québec, on les répartissait sur l'ensemble du territoire québécois mais dans nos postes autoroutiers et qu'ils auraient une fonction de contrôleur routier, comme ils avaient avant, d'ailleurs, chez nous, dans les années quatre-vingt, mais qui auraient les mêmes couleurs que nos véhicules, vous comme moi, on verrait ces gens-là faire leur travail puis on serait portés à ralentir. Et, vous savez, ils ne sont pas obligés d'émettre un billet d'infraction. D'ailleurs, on l'a démontré, ce n'est pas toujours le billet d'infraction qui fait qu'on ralentit, c'est le fait de voir un véhicule de police. Donc, déjà là, on accroîtrait la visibilité. Mais ils pourraient avoir une fonction de contrôleur comme ils ont actuellement, parce que, quand même, ils ont suffisamment de travail avec les poids lourds. Mais la visibilité serait bien différente, ils auraient les mêmes couleurs, et ce serait identifié «contrôle routier». Et là je peux vous dire que déjà là on va marquer des points comme ça.

M. Deslières: Donc, M. Dagenais, si je comprends, là, vous n'êtes pas, loin de là, fermés, il y a une ouverture. Est-ce qu'il y a des rencontres avec vos deux groupes?

M. Dagenais (Jean-Guy): Oui, il y en a.

M. Deslières: Il y en a?

M. Dagenais (Jean-Guy): Oui, et on s'entend très bien quand on se rencontre, faites-vous-en pas, et on se comprend bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (21 heures) ●

M. Dagenais (Jean-Guy): D'ailleurs, on va dîner ensemble, on va...

Des voix: ...

M. Dagenais (Jean-Guy): Mais, vous savez, nous autres aussi, il faut sortir après, hein? Mais effectivement on a eu des discussions ensemble, et je pense que... Et ce que je ne comprends pas, c'est que... J'ai travaillé avec ces gens-là, moi, quand j'étais patrouilleur, et je me rappelle, on s'appelait le matin et... on travaillait ensemble. Donc, eux autres avaient des pesées mobiles. Ils arrivaient avec une vanette, ils... c'est-à-dire aux couleurs de la SQ, et là on se stationnait, puis, moi, je vérifiais le côté, appelons ça, entre guillemets, véhicule de promenade, sécurité routière, puis eux autres pesaient le véhicule.

Pourquoi ça a cessé? Et je peux vous dire que, quand ils s'en retournaient à leur lieu de travail, une vanette... pas immatriculée, mais aux couleurs de la SQ, là, ça a un effet aussi dissuasif. Alors, pourquoi qu'on ne veut pas leur donner les couleurs de la SQ? Pourquoi qu'on ne veut pas les intégrer à la Sûreté du Québec? Et je pense que ces gens-là pourraient travailler sur le même chapeau. On a tellement de fonctions, à la Sûreté du Québec. On a des plongeurs, ils ne font pas des tickets. Donc, pourquoi qu'on n'aurait pas des contrôleurs routiers mais identifiés SQ, par exemple? Et là vous avez une visibilité.

Ce qu'on dit, à la Sûreté du Québec, des fois: Ce que les gens veulent, ce que les élus, les maires veulent, ils ne veulent pas avoir un policier qui va donner une ribambelle de tickets, ils veulent voir passer un véhicule marqué sur la rue principale. C'est ça qu'ils veulent. Les jeunes qui sont dans un parc qui voient passer un véhicule, ils ne regarderont pas «contrôle routier», ils vont dire: Ah! ça, c'est la Sûreté du Québec. Et, de ce côté-là, moi, je suis très ouvert. Et j'espère que tout le monde partage mon opinion, mais je ne suis pas sûr.

M. Deslières: Si je comprends bien, vous allez continuer de dîner ensemble, il y a peut-être une possibilité à avoir une solution à ça. Parce que, là, on a vraiment un problème, là, puis je suis... Tu sais, on veut bien augmenter, sur le plan législatif, la sécurité routière, mais on n'envoie personne d'autre. Puis, là, on a un potentiel, mais là les choses semblent gelées, tout ça. Mais je constate que, chez vous, vous avez une ouverture, une possibilité. Puis, mon Dieu, il doit y avoir moyen de négocier des choses, parce qu'ils veulent quitter puis ils veulent aller chez vous, ces gens-là, pour rendre service à la collectivité, pour rendre service au niveau d'aider à la sécurité routière.

M. Dagenais (Jean-Guy): Vous savez, M. Deslières — je ne veux pas faire un jeu de mots — M. le ministre m'a demandé d'être créatif. Dans le fond, ça prend juste un peu de peinture sur le véhicule.

Une voix: Bien, c'est ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Une dernière... Combien me reste-t-il de temps?

Le Président (M. Bergman): Deux minutes et demie.

M. Deslières: Deux minutes?

Le Président (M. Bergman): Deux minutes et demie.

M. Deslières: Merci. M. Dagenais, M. Rolland, vous avez parlé, tout à l'heure, de cibles et vous avez dit: Écoutez, les chiffres, les sondages, on pourrait les sortir, le nombre de victimes, de décès, et c'est tout à fait clair, net et précis que, du 0,08 à plus, il n'y a aucun comparatif possible en termes de nombre de décès... Est-ce que les autres décès sont... Non. Tout décès, peu importe, est important. Vous avez dit: Écoutez, soyons clairs, et nets, et précis, il faut s'attaquer aux récidivistes. Vous êtes à même de constater, vos gens, vos policiers, vos membres, vous êtes sur la route, vous passez des heures, tout ça... Là, je ne veux pas les qualifier, je vais me calmer, mais, les récidivistes, là, un, est-ce qu'on est assez coercitif? Est-ce qu'on a vraiment les moyens pour enrayer cette plaie sociale? Puis forcément, là, avec les chiffres que je constate, on ne l'a pas fait, on veut additionner d'autres mesures. Quelle situation... Est-ce que franchement on se trompe de cible présentement dans le projet de loi?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, je vous dirais que c'est certain... tu sais, il ne faut pas non plus minimiser le 0,05, mais je vous dirais que les personnes qui sont vraiment dangereuses... Puis je vais juste vous raconter une petite anecdote. J'avais intercepté quelqu'un, je l'avais arrêté, je l'avais amené à la cour pour facultés affaiblies, c'était quelqu'un qui avait un problème d'alcool. Bon. Il a eu une amende de 1 000 \$ quand même. Mais il a sorti de la cour et je l'ai arrêté le soir même, il était encore en capacités affaiblies, là. Alors, lui, c'était une personne dangereuse, puis je l'ai arrêté une deuxième fois et je l'ai ramené à la cour, et malheureusement il est ressorti, là. Aujourd'hui, il faudrait peut-être... C'est à ces gens-là qu'il faut s'attaquer. Le 0,05, ça ne veut pas dire que c'est légitime de chauffer avec de l'alcool dans le sang, il y a des contrôles à faire, mais c'est sûr que ce sont les récidivistes qui sont vraiment dangereux. Et, ces gens-là, pour avoir travaillé dans un secteur particulier, je peux vous dire que je les voyais passer avec leur véhicule, je disais: Bon, je vais aller l'arrêter, je n'ai même pas besoin de le suivre, et je savais qu'il était en boisson. Alors, comment ça se fait que... Et là les permis expirés, suspendus, révoqués, il les avait tous. Il n'avait plus de permis, de toute façon, et ça, c'était le cadet de ses soucis.

M. Deslières: Donc, on n'est pas assez sévère.

M. Dagenais (Jean-Guy): Avec les récidivistes.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Chomedey, il vous reste deux minutes.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. En deux minutes, c'est beaucoup de choses. Je veux juste relever deux, trois petites aberrations que j'ai entendues de l'autre côté, là.

Le député de Blainville veut avoir plus de polices, mais le député de Beauce-Nord, lui, il n'en veut pas plus parce que ça coûte cher, des polices. Puis, à la fin de l'année, là, bien, ses points d'inaptitude, c'est bien important,

il a mentionné ça à la commission permanente à laquelle vous étiez venus témoigner en mars 2006. Puis mon collègue du Parti québécois... J'ai été dans les coupures, on a été neuf ans sans engager, à la Sûreté du Québec, et, M. Dagenais, vous êtes en mesure de confirmer ça, et c'était sous le régime du Parti québécois. Puis, quand vous avez vécu les coupures avant, justement, les... toute la réorganisation policière, vous êtes descendus à 3 700, bien c'était dans l'atteinte du déficit zéro. Aujourd'hui, c'est sûr qu'on veut avoir plus de polices. On veut avoir plus de polices, mais ils ont été les premiers à tout couper les polices.

L'autre chose qui est quand même importante, c'est que vous avez fait un travail extraordinaire en 2007. Pour les 10 premiers mois de l'année, vos policiers, on parle de 460 000 billets d'infraction, dans les 10 premiers mois de l'année, on parle au-dessus de 6 000 individus arrêtés pour des capacités affaiblies. Je pense que ça aide définitivement. Puis c'est sûr que j'ai assez d'expérience dans ce domaine-là pour vous dire que les récidivistes, c'est une chose, oui, mais c'est l'exception. Le gars à 0,05, je vous dirai, puis vous en avez arrêté, M. Rolland en a arrêté, puis M. Turcotte en a arrêté, puis M. McGinnis, puis M. Morency, puis... On en a tous arrêté, du monde, à 0,05, puis à 0,04, puis à 0,06 qui étaient aussi dangereux, sinon plus dangereux parce qu'eux autres se pensaient sûres puis il n'y avait rien qui était à leur épreuve.

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

Une voix: C'était bon, Guy.

M. Ouellette: J'étais parti.

Une voix: Guy, c'était excellent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Je vais garder la suite pour l'étude article par article.

Une voix: Avec consentement, M. le Président, on va continuer. C'était bon, ça.

Le Président (M. Bergman): M. Dagenais, M. Rolland, merci pour votre présentation. J'invite l'Association des directeurs de police du Québec à prendre place à la table. Je suspends nos travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 7)

(Reprise à 21 h 10)

Le Président (M. Bergman): Alors, on souhaite la bienvenue à l'Association des directeurs de police du Québec. M. Morency, M. McGinnis, vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec Mme la ministre et les députés à la table. Alors, vous avez le micro pour 15 minutes.

Association des directeurs de police du Québec (ADPQ)

M. Morency (Yves): Alors, merci beaucoup, M. le Président, et merci aussi à tous les membres de ce comité de nous recevoir et de nous écouter aujourd'hui.

D'abord, dans un premier temps, je veux simplement signaler qu'on a choisi de rendre témoignage et celui-ci repose sur une consultation qui a été effectuée auprès de tous les membres de l'Association des directeurs de police du Québec. Donc, ce n'est pas un mémoire en tant que tel, mais plutôt quelques recommandations ou quelques notes sur le projet de loi en tant que tel.

Donc, l'Association des directeurs de police veut vous remercier, évidemment, les membres de la Commission des transports et de l'environnement qui nous permet aujourd'hui de rendre ce témoignage dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. L'association représente l'ensemble des services municipaux et représente le tiers de l'effectif policier et couvre environ 45 % du territoire urbain. S'ajoutent évidemment à nos membres la Sûreté du Québec, le Service de police de la ville de Montréal et aussi nos collègues de la GRC.

D'entrée de jeu, on tient à souligner et à féliciter le travail remarquable qui a été effectué par les membres de la table de la sécurité routière qui a conduit au projet de loi n° 42. Nous voulons également reconnaître les efforts et l'implication de la ministre des Transports qui, sans relâche, au cours des derniers mois, a relevé l'importance de légiférer afin de s'assurer que les recommandations se transforment en mesures concrètes.

Nous tenons aussi à souligner qu'au niveau des opérations policières en sécurité routière l'année 2007 a été celle d'une vaste concertation qui a conduit à l'établissement de plans d'opération en sécurité routière pour l'ensemble des services policiers du Québec. Donc, dans chacun des services policiers municipaux du Québec, il y avait un plan précis en matière de sécurité routière. Et il s'est ajouté à ça aussi, également, ceux de nos confrères de la Sûreté du Québec et du Service de police de la ville de Montréal qui ont également dressé des plans d'opération.

L'Association des directeurs de police du Québec appuie le projet de loi dans son ensemble et perçoit des éléments qui y sont contenus comme des outils supplémentaires pouvant permettre d'améliorer la sécurité sur le réseau routier.

Au niveau de l'alcool au volant, nous appuyons la mesure proposée touchant l'alcool au volant. Nous sommes la dernière province canadienne à abaisser le taux d'alcool de 0,08 à 0,05 en vertu du Code de la sécurité routière et nous rejoignons aussi plusieurs législations à travers le monde qui ont choisi de faire de même. Il s'agit d'une mesure à notre avis qui lance un message clair et qui s'inscrit dans une tendance où, dans les faits, il est impératif de renforcer le message sur l'aspect que la consommation d'alcool et la conduite d'un véhicule automobile sont complètement incompatibles.

Nous désirons aussi insister sur l'importance de s'assurer par contre que la formation des policiers ainsi que les outils techniques qui seront requis pour l'application de cette loi soient coordonnés avec la mise en vigueur dans le but d'obtenir un impact maximal sur la sensibilisation auprès des automobilistes.

Le photoradar. En ce qui a trait au photoradar, nous croyons, dans un premier temps, qu'une expérience pilote de 18 mois, tel que le suggère le projet de loi, permettra de réaliser une implantation et surtout une intégration efficace de ce nouvel outil en matière de sécurité routière. Nous croyons que le photoradar peut s'avérer utile s'il est installé à des endroits où la surveillance policière peut être difficile. Le photoradar, tant sur le choix des sites que celui du type d'installation, doit être planifié comme étant un outil complémentaire au travail policier. Il n'est pas question de remplacer le travail policier ni la présence policière par ce seul outil, mais il est permis de penser que les opérations policières peuvent intégrer ce nouvel outil à des fins utiles.

Il est également important de souligner, il nous apparaît important de le souligner, qu'au niveau de l'ADPQ l'expérience pilote doit se tenir sur une échelle où tous les territoires sont touchés par l'expérience pilote et par les sites qui seront installés au niveau des photoradars, donc d'en avoir autant sur les territoires de la Sûreté du Québec, d'en avoir sur le territoire du Service de police de la ville de Montréal et d'en avoir sur les territoires qui sont desservis par des services de l'ADPQ, et ce, dans le but d'interpeller tous les intervenants et de faire contribuer aussi tous ceux qui sont interpellés par ce projet de loi ou par ses dispositions.

Nous croyons également qu'il est essentiel de maintenir la sensibilisation et renforcer le consensus social sur l'importance de la sécurité routière. C'est pourquoi nous recommandons qu'un chantier permanent sur la sécurité routière soit mis en place et soit un centre de réflexion permanent créant ainsi une vigie constante et un laboratoire qui permettront d'agir tant sur le plan de la prévention, de la sensibilisation et le cadre légal. D'ailleurs, notre conseil d'administration avait fait parvenir, le 13 septembre 2007, une résolution dans ce sens.

En conclusion, l'année 2007 qui se termine fut l'Année de la sécurité routière. Elle a vu notamment l'éclosion d'un vaste consensus social sur cet enjeu. Ce fut aussi l'année où la coordination et la concertation ont été au coeur de toutes les opérations policières. Comme je le soulignais en préambule, la mise en place d'adoption de plans de sécurité routière par toutes les organisations policières et l'établissement de plusieurs opérations conjointes ont conduit notamment à améliorer grandement et la visibilité policière et aussi, nous le souhaitons et nous le voyons actuellement, le bilan routier. Il est crucial de maintenir le momentum pour que la sécurité routière demeure une priorité pour les années à venir et non pas seulement pour cette année qui se termine. Le projet de loi n° 42 contient des éléments pouvant nous permettre d'améliorer la sécurité routière au Québec, il est donc une partie importante de l'équation. Il n'y a pas de solution parfaite, mais l'inaction, elle, est parfaitement imparfaite.

La population du Québec est prête et exige que tous les moyens disponibles soient mis en place pour que la sécurité sur nos routes nous évite de vivre les trop nombreux drames qui meublent l'actualité. Finalement, nous réitérons que tous ces efforts passent également par un élément essentiel, soit la conscientisation de tous les usagers de la route. Les législations sont des balises. La répression, c'est la conséquence de la transgression des règles. Pour sa part, la prise de conscience collective, c'est le contrôle absolu que peut exercer chaque conducteur

individuellement en réalisant que, chaque fois qu'il prend le volant, il a la responsabilité de sa vie, celle de ses passagers et surtout celle des autres usagers de la route. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, MM. Morency et McGinnis, merci d'être présents parmi nous et merci également pour le travail de tous vos gens sur l'ensemble du territoire québécois. On est profondément convaincus que c'est votre présence et votre action qui ont permis, en 2007, d'améliorer le bilan de la sécurité routière, et vous êtes des partenaires de tous les instants. Alors, je tiens à vous remercier de façon tout à fait particulière.

Je vais revenir sur le 0,05, si vous me permettez, M. Morency, parce que souvent on entend l'ADQ dire ou même le PQ: C'est une mesure que la table n'avait pas retenue. Malgré que la table ne l'ait pas retenue, vous, je pense que vous considérez que c'est une bonne mesure. Parce que, nous, on le voyait: premièrement, toutes les provinces canadiennes ont cette mesure-là, la tendance à l'international est de tendre même vers le 0,02. Et ce qu'on nous dit, c'est que de façon générale, avec le 0,05, tout le monde consomme un peu moins. Tout le monde pense, avant de prendre le dernier verre ou le verre de plus, tout le monde pense, tout le monde réfléchit: Est-ce que ça va être ce verre-là qui va devenir le verre de trop? C'est ce que nous disait M. De Koninck. Et, dans ce sens-là, ça envoie un message à l'ensemble des gens qui consomment et ça a un effet bénéfique sur le taux d'alcoolémie de l'ensemble de la population.

Alors, moi, j'aimerais juste vous entendre là-dessus. Malgré le fait que ce n'est pas une recommandation qui a été faite par la table, est-ce que vous croyez que ça va dans le bon sens et que c'est un message clair qu'on envoie à la population du Québec?

M. Morency (Yves): Définitivement. Et je pense aussi que, on le voit, on le constate, pour ceux qui sont un peu de la génération passée, et on le voit avec les générations futures, l'alcool au volant est de plus en plus une préoccupation. Les jeunes utilisent de plus en plus les systèmes de conducteurs désignés, ils sont beaucoup plus conscientisés. Moi, je pense que cette mesure-là va dans le sens d'aller un cran plus loin et de faire réfléchir les gens sur le fait que dans le fond, ultimement, ce qui est le mieux, c'est de ne pas consommer quand on conduit. Quand on regarde l'attention que ça requiert, quand on regarde tout ce que ça peut receler de conduire un véhicule automobile, moi, je pense que tout ce qui va aller dans le sens de cette démarche-là ne pourra pas être inutile. Puis de toute façon je pense qu'il est démontré aussi scientifiquement qu'on peut... on accepte de tolérer un certain taux parce qu'on pense que ce taux-là ne diminue pas à un point dangereux les capacités. Mais il reste que, peu important les consommations qu'on a prises, on a commencé à diminuer nos capacités. Ça fait que donc, dans ce sens-là, moi, je pense que c'est un message qui va dans le bon sens puis qui fait juste renforcer un petit peu tout le monde autour de cet élément-là qui nécessairement doit faire consensus.

● (21 h 20) ●

Mme Boulet: D'ailleurs, M. De Koninck disait que certaines personnes à 0,02 ont déjà des problèmes de concentration, que le champ visuel se rétrécit, devient un peu un tunnel, alors qu'à 0,02... Et, malgré le fait que l'ADQ dit que c'est juste 6 % des gens, nous, on croit que 6 % des gens, c'est tout de même une dizaine ou une douzaine de décès par année et que 80 et quelques pour cent des gens qui se font arrêter en état d'ébriété ou après avoir consommé, c'est des gens qui sont à leur première infraction, donc ces gens-là sont susceptibles éventuellement d'être interceptés, et là, à ce moment-là, on pourrait intervenir.

M. Morency (Yves): Je veux simplement ajouter aussi que, dans plusieurs législations à travers le monde où les bilans routiers sont excellents, sont très bons, je pense aux pays scandinaves, entre autres, où les mesures sur l'alcool vont dans le même sens qu'on veut poursuivre ici, au Québec, les bilans... dans le fond, ce n'est jamais une mesure toute seule qui fait le travail non plus, c'est un train de mesures, c'est un ensemble de mesures qui va faire ce travail-là. C'est toujours des outils complémentaires, on ne trouvera jamais la panacée, mais ça m'apparaît être un élément important, par contre.

Mme Boulet: Est-ce que, pour vous, l'application de cette mesure-là est plus complexe, plus difficile que d'intervenir au niveau du 0,08? Parce qu'on entend ça beaucoup de l'autre côté: Ça devient plus complexe, ça va prendre plus de temps, le policier qui est sur le 0,05 va laisser passer le 0,08, comme si le 0,08 ne laissait pas passer le 0,160, là. Mais est-ce que, pour vous, c'est le même travail, les policiers, mais qu'il faut être présent puis il faut être là pour intercepter ces gens-là?

M. Morency (Yves): En fait, là-dessus, je vous dirais que les comités, je pense, ont d'ailleurs adressé cette problématique-là pour s'assurer qu'il n'y aurait pas, un, de temps plus long relié à ça et qu'aussi cette nouvelle législation là pourrait être appliquée de façon relativement flexible ou relativement conviviale. Puis, dans ce sens-là, il y a déjà du travail qui a été fait pour permettre que l'ADA, à titre d'exemple, puisse servir d'élément de preuve pouvant établir le taux entre 0,05 et 0,09. Donc, aussitôt qu'on est plus que 0,05, la suspension de 24 heures va s'appliquer automatiquement, à ce moment-là. Mais, dans les faits, le policier, même s'il a devant lui une personne qui est sujette à la règle de 0,05, qui, je vous le rappelle, est une mesure qui va s'appliquer au niveau du Code de la sécurité routière, s'il pense que la personne est carrément en capacités affaiblies, il doit l'amener à l'ivressomètre, sauf que la disposition va lui permettre d'utiliser un ou l'autre. Et ça, bien il l'appuiera sur ses motifs, comme il a à le faire aujourd'hui, à tous les jours.

Mme Boulet: O.K. Je vais passer un commentaire et je vais laisser la parole, M. Morency. Je veux dire qu'on accueille de façon très favorable votre chantier permanent, alors, pour nous, c'est une excellente idée, et ça fera assurément partie du plan d'action gouvernemental. Je pense qu'on doit maintenir cette vigilance-là, cette rigueur-là à l'égard de la sécurité routière. Et j'imagine qu'on aura l'occasion d'élaborer avec plus de précision,

là, sur ce que vous voulez dire par ce chantier-là. Mais, moi, j'endosse totalement cette position-là, je trouve que c'est une excellente idée. Alors, je vais laisser mes collègues qui ont sûrement des questions à vous poser.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Morency, M. McGinnis, aux travaux de cette commission. J'aimerais vous entendre, quant à moi, sur la question des radars photo. J'ai bien compris que vous avez participé à un groupe de travail sur les radars photo. Pourriez-vous de façon générale nous expliquer en quoi ce serait un outil efficace pour aider les policiers dans leur travail?

M. Morency (Yves): Bien, comme je le disais tantôt, il faut le voir comme un outil complémentaire. On sait très bien, puis ça a été discuté un peu plus tôt — j'assistais plus tôt aux débats de la commission — c'est évident, puis il faut le reconnaître, il y a des endroits où il est très difficile de faire de la présence policière de façon constante et de faire des opérations policières. Donc, moi, je le vois comme un outil complémentaire. On dit souvent que, quand on voit le char de police, on lève le pied, c'est clair et c'est sûr. Mais je vois aussi souvent le comportement où, quand le véhicule de police prend la sortie sur l'autoroute, on réappuie sur le champignon. Ça aussi, je le vois, je le vois beaucoup. Donc, je pense que c'est tout simplement de le voir comme un outil de plus, un outil dans le coffre d'outils de plus. Mais je souhaite aussi, et nous souhaitons, que cet outil-là soit intégré dans les opérations conventionnelles policières. Donc, il n'est pas exclu qu'un site de radar photo puisse avoir un peu plus loin un véhicule ou un peu plus avant un véhicule.

Il faut continuellement viser à changer un peu la formule parce que tous les conducteurs vont s'habituer à n'importe quoi. Moi, je vais mettre un véhicule de patrouille sur une rue pendant un mois, c'est sûr que personne ne va faire d'infraction, tout le monde va s'habituer à sa présence. Après ça, je vais l'enlever pendant probablement deux semaines, les gens vont dire: Bon, y est-u là, y est-u pas là? Puis, tout d'un coup, les comportements vont revenir. Puis ça, moi, je prends la preuve de ce que je vis au niveau de la ville où je travaille, il faut régulièrement revenir sur des artères, des rues problématiques, où dans le fond les comportements finissent toujours par se reproduire. Puis c'est pour ça aussi que je signalais dans le témoignage tantôt — puis ça, évidemment, c'est une condition essentielle: Il faut que les gens prennent conscience que, quand ils conduisent un véhicule, ils ne sont pas dans leur salon puis ils ne sont pas en train de se déplacer dans l'ordinaire, là. Ils conduisent un véhicule. C'est une responsabilité. J'irais même jusqu'à dire: Ils pilotent un véhicule. Donc, à quelque part, c'est une responsabilité importante. Mais ça va prendre un mélange, une variation de toutes ces mesures-là parce que, si on fait juste une chose en pensant qu'on a trouvé la solution, moi, je pense qu'on ne s'en va nulle part, puis il va falloir trouver des formules de mixage de ces mesures-là.

M. Ouimet: Merci.

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

M. Tomassi: Oui, merci, M. le Président. M. Morency, M. McGinnis, à mon tour de vous saluer. Je vous écoutais, j'écoutais la réponse que vous avez donnée à mon collègue. Puis vous avez été ici tantôt, là, en écoutant les gens, des policiers de l'Association des policiers provinciaux. La semaine passée, nous avons eu la fraternité des policiers municipaux du Québec qui sont venus nous voir. C'est des gens qui sont sous votre juridiction, parce que, si j'ai bien compris, vous êtes les directeurs de ces services de police là. Vous avez vu un peu le débat ici, là. Il y a deux positions et demie, là. Des fois, on se rapproche; des fois, on s'éloigne. Là-dessus, on s'éloigne beaucoup. Mais en réalité vous voyez un peu la différence de position qu'il y a ici et...

M. Morency (Yves): ...pas différent des fois dans nos organisations.

M. Tomassi: Non, non, mais exactement... Mais j'écoutais, la semaine passée, la semaine dernière, la fraternité des policiers municipaux et l'association, au-delà d'une position syndicale où est-ce que... Puis ça, tout le monde est d'accord, là, pour dire que l'effectif, c'est important puis il faut plus de policiers. Puis il y avait un ancien politicien qui disait qu'il fallait qu'on ait un coffre à outils. Vous dites la même chose: Il faut un coffre à outils pour le service de police. Mais quelle est la différence? Pourquoi ces gens-là, dans leur vision, je pourrais même dire, ils sont bornés, là, pour dire: On n'en veut pas, on n'en veut pas, puis, vous, de votre côté, vous dites: Non, pour nous, là, c'est un outil de plus qui va servir les policiers, qui va servir la sécurité routière. Pourquoi cette différence de vision entre ceux que vous dirigez, là, parce que ces policiers sont sous votre juridiction, et votre position à vous?

M. Morency (Yves): Bien, écoutez, je ne veux pas prêter des jugements ou des paroles à qui que ce soit. Mais je pense qu'effectivement, sur cette base-là, peut-être que la crainte des associations syndicales, c'est peut-être de dire: Bon, bien, éventuellement, on fera peut-être ce que je vous soulignais tantôt qu'il ne faudrait pas faire, c'est-à-dire tout miser sur une chose puis enlever, exemple, la présence policière, ou la rendre moins visible, ou carrément en enlever. Ça fait que c'est peut-être ça aussi, c'est peut-être là où est la crainte, là. Je n'ai pas approfondi ça, mais c'est peut-être là où est la crainte, c'est-à-dire que dans le fond, un peu comme dans d'autres technologies, la technologie va remplacer les personnes qui agissaient en matière de sécurité routière.

Mais, nous, on n'est pas à ce rendez-vous-là. On pense qu'effectivement le photoradar, ça peut être un outil intégré aux opérations policières. Donc, comme policier, comme responsable d'opérations, comme responsable en sécurité routière qui doit répondre à un besoin que la population émet, on peut prendre cet outil-là puis en faire une utilisation. Puis, pendant ce temps-là, ne nous leurrions pas, là, on a d'autres places à aller aussi,

on va avoir d'autres choses à faire, là. Ce n'est pas la fin du monde. Si le photoradar comble, pendant un temps, sur un secteur x, un palliatif à une présence parce qu'on la fait ailleurs pendant ce temps-là, bien on peut changer à un moment donné, aussi mettre le photoradar ailleurs, ramener la présence policière. Ce sont des moyens, dans le fond. Il faut le voir comme des moyens puis des moyens qu'il faut intégrer dans les pratiques opérationnelles. Je pense qu'à ce compte-là on s'en va vers une formule gagnante si on le fait comme ça. Si on ne fait pas des outils qui excluent nécessairement... un outil excluant l'autre. Il faut que ce soient des outils qui s'intègrent.

Une voix: ...

● (21 h 30) ●

M. Tomassi: Oui... non. Je vais seulement aller de l'avant puis vous poser, puis vous demander... parce que, là, vous l'avez vu tantôt, là, on a un grand «step» à faire pour essayer de les convaincre de l'utilité de ces mesures-là. Je vais vous laisser le soin par la suite, quand vous allez répondre à leurs questions, d'essayer de les convaincre. Je vous ai entendu parler tantôt de l'alcool au volant, du cellulaire.

M. Morency (Yves): Le cellulaire, évidemment, il n'y a personne qui pense que ça va être simple, là. Par contre, je pense qu'au niveau du projet de loi, de la façon dont il est libellé, de la façon dont on va pouvoir l'appliquer, il reste quand même qu'on s'en est tenu à une formule, je dirais, assez conviviale, c'est-à-dire qu'il va falloir voir la personne avec le combiné dans les mains.

Bon. Là, je comprends qu'il y a toutes sortes de cas: la grosse main, le petit combiné. Bon. Ça, je comprends tout ça. Mais il reste quand même que, si on prend des cas différents... Exemple, dans un milieu urbain, dans un milieu urbain, il n'est pas toujours nécessaire, puis, je veux dire, c'est des comparaisons pratico-pratiques, là... Lorsque le véhicule de patrouille est arrêté sur un coin de rue à côté de d'autres véhicules puis qu'il voit la personne avec le combiné dans les mains, ça va être assez facile à voir, là. Ce ne sera pas de monter à la même hauteur, à la même vitesse pour le regarder. Je veux dire, il y a des choses qui vont pouvoir nous sauter aux yeux, je pense, à ce niveau-là.

Mais, soit dit en passant, dans n'importe quelle législation, dans n'importe quoi qu'on pourra faire, il y aura toujours du monde pour trouver le moyen de contourner ça, c'est l'essence même de l'être humain. Mais je pense qu'en bout de ligne ce qu'on vise à faire, c'est sensibiliser les gens, les amener à comprendre que ça, ce sont des comportements dangereux. Puis je pense que, dans un premier temps, ça va quand même faire un travail, puis l'application est quand même simplifiée, là, parce qu'au début... Moi, je me souviens qu'au début des travaux on allait très loin, et là, effectivement, on rentrait des règles de preuve, ça aurait pris les relevés de téléphone, tout ça. Bon. On a choisi plutôt d'aller vers quelque chose d'un peu plus concret puis un petit peu plus facile, et c'est correct dans un premier temps.

M. Tomassi: Merci beaucoup.

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

M. Ouellette: Je suis encore pris avec le même problème, il me reste deux minutes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Donc, je vais essayer d'être créatif et imaginatif. J'adore les paroles du ministre de la Sécurité publique quand il parle de ça, créatif et imaginatif. Et je pense que les policiers du Québec sont des professionnels. Les policiers du Québec sont là pour sauver des vies, ils sont là pour protéger des vies. Et, quand il y a des zones accidentogènes, ils sont créatifs, ils sont imaginatifs pour trouver et utiliser des outils qu'ils ont dans leurs coffres pour sauver ces vies-là, même si c'est juste une douzaine de vies. Il n'y a pas de prix, là, pour une vie, là, O.K.?

Donc, les photoradars, on parle de 15 sites, on parle d'un projet pilote. C'est sûr que vous allez être sollicités pour nous amener des idées qui vont faire en sorte d'avoir une meilleure utilisation maximale à des places que les policiers ne peuvent pas intervenir, toujours dans le but de sauver des vies, même si on l'annonce. Puis c'est vrai, quand un véhicule de police prend la sortie... Si vous avez des véhicules banalisés qui suivent la circulation, bien ils vont être en mesure d'intervenir, parce qu'on part toujours du principe que les policiers sont des professionnels et ils sont là pour faire un travail qui est de sauver des vies. Ça, il ne faudrait pas que nos amis d'en face l'oublient.

Une voix: Quels amis d'en face?

M. Ouellette: Pardon?

Une voix: Quels amis d'en face?

M. Ouellette: Nos amis d'en face.

Une voix: Tous ceux qui sont nos amis.

M. Ouellette: Tous ceux qui sont nos amis d'en face, effectivement. Puis je ne ferai pas lever la main à personne parce qu'il va y avoir un autre communiqué, puis il y en a peut-être qui pourraient changer d'idée. Ce n'est pas une question que j'avais à vous poser, c'est beaucoup plus une constatation.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Vous avez parlé dernièrement, parce que, quand on a parlé de plans qui ont été faits au cours de l'Année de sécurité routière...

Des voix: ...

M. Ouellette: Je peux-tu juste donner le chiffre, M. le Président?

Une voix: ...

M. Ouellette: Je vais être le premier le prochain coup.

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

M. Gingras: Ce qu'on s'aperçoit, c'est qu'à vouloir faire des commentaires on manque le train ou on manque le sujet. Moi aussi, je vais faire une petite introduction en vous disant, premièrement, bienvenue, M. Morency, M. McGinnis. On a eu la chance de se connaître dans une vie antérieure, sur un autre terrain, et ça a été fort agréable de travailler avec vous. C'est un projet de loi important qu'on travaille ici, en commission parlementaire, important pour l'ensemble des Québécois et des Québécoises, c'est un travail sérieux qu'on a à faire, et je crois qu'il doit se faire dans le respect des opinions de chacun. Tous les parlementaires partagent le même objectif, j'en suis convaincu: sauver des vies et réduire le nombre d'accidents sur nos routes. Et, sur les moyens, oui, on peut diverger d'opinion, mais, je pense, ça fait l'institution démocratique dans laquelle on siège. Donc, sauver des vies, et chaque vie compte, effectivement.

J'aimerais revenir sur votre participation au travail de la table parce que j'ai vu qu'effectivement vous étiez partie prenante aux recommandations qui y ont été faites. J'aimerais savoir, vu que les recommandations... parce que vous avez quand même 41 organismes, 18 mois de travail, 10 réunions plénières, comités de travail avec un nombre... Donc, vous avez mis beaucoup de temps là-dessus. Mais, en termes d'alcoolémie, de taux d'alcoolémie, les recommandations que vous avez faites sont tout autres que celles que la ministre nous présentent aujourd'hui.

Je voudrais savoir: Qu'est-ce qui vous fait changer votre capot de bord pour venir dire aujourd'hui: Je ne suis plus d'accord avec ce que j'ai écrit dans le rapport, avec la commission De Koninck, et, tout le travail qu'on a fait, oubliez ça, là, la ministre aurait pu décider avant puis on n'aurait pas eu besoin de travailler? Six recommandations sur l'alcool au volant, je vous les rappelle: demander au poursuivant public d'être plus sévère; augmenter la perception du risque d'être intercepté; accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies; rendre obligatoire la formation des serveurs; accroître la sévérité des sanctions liées à la conduite avec les facultés affaiblies; et demander à Transports Canada d'étudier la possibilité d'inscrire l'antidémarrateur éthylométrique dans les normes de sécurité pour les véhicules. Qu'est-ce qui vous fait, aujourd'hui, dire: Non, ce n'est pas ça qu'on voulait dire?

M. Morency (Yves): Non, mais je pense que de toute façon on ne revient pas sur les mesures dont vous venez de parler parce que... D'abord, vous l'avez souligné, il y avait 40 et quelques participants, donc on était partie prenante à ce comité-là. Et l'important, c'était d'arriver avec des consensus. Donc, évidemment, il y a eu les idées des uns et des autres, la confrontation des idées des uns et des autres qui sont arrivés à ce consensus-là. Et vous avez soulevé six recommandations sur lesquelles, comme je vous dis, je ne retourne pas mon capot, bien au contraire.

Et, je le disais tantôt, je le mentionnais tantôt en aparté à mon confrère Richard McGinnis, effectivement il faut aussi que, même si on met le 0,05, même si on met des mesures plus accrues ou si on lance des messages de sensibilisation plus importants sur l'alcool au volant, il faut aussi que tout le reste suive, c'est-à-dire qu'effectivement, le noyau dur des conducteurs qui font

souvent les drames humains qu'on voit dans les journaux, il faut qu'il y ait des mesures plus sévères à leur endroit. Puis ça, d'ailleurs, il y en a déjà un certain nombre de prévues. Et enfin je vois ça quand même d'un bon oeil, on le voit d'un bon oeil, ce qu'on a vu récemment, des décisions des tribunaux où on a vu des conducteurs qui ont fait preuve complètement de négligence, d'irresponsabilité face à la vie d'autrui et on a vu des juges donner des sentences beaucoup plus sévères que ce qu'on voyait il y a quelques années.

Donc, je pense que ça, ce message-là, ces recommandations-là font leur bout de chemin. Mais effectivement, que le 0,05 arrive, et on a dû se pencher dessus et se prononcer dessus, on pense qu'en définitive c'est une mesure qui peut aussi s'ajouter aux autres et être bonne pour l'ensemble du problème de l'alcool au volant. Et je vous dirais aussi qu'on s'est surtout penché sur le fait que, cette mesure-là, il faut qu'elle soit relativement facile à appliquer, il ne faut pas que ça devienne d'une complexité immense. Et là-dessus il y a eu du travail de fait pour qu'effectivement... je pense que, dans les faits, on va être capable d'appliquer cette mesure-là d'une manière assez flexible et assez conviviale, quand le cas va se présenter.

● (21 h 40) ●

M. Gingras: Vous savez que, dans d'autres pays, il faut être fort prudent avant d'inférer les résultats de d'autres pays à ce qui pourrait être obtenu chez nous. Vous l'avez dit tantôt, dans d'autres pays, on peut présumer qu'une loi aurait les mêmes effets chez nous, mais ce n'est pas le cas. Il y a le contexte culturel aussi qui peut s'appliquer. Vous avez mentionné tantôt... Moi, je pourrais vous dire qu'en Suède, au Danemark ou en Australie boire modérément, c'est très inhabituel. Aller prendre un verre juste pour goûter au vin, là, ce n'est pas ce qu'ils font, ce n'est pas dans leur culture. Donc, nous, on a un contexte culturel qui est différent. Vous vous rappelez des différentes publicités qui ont été faites: *La modération a bien meilleur goût*, etc., et on boit différemment de d'autres pays, ou ce n'est pas la culture d'intoxication chez nous comme dans d'autres pays. Ce que j'aimerais... Avec les nouvelles mesures, est-ce que vous avez suffisamment d'effectifs pour les appliquer?

M. Morency (Yves): À cette question-là... puis de tout temps on s'est toujours questionnés: Avons-nous toujours suffisamment de ressources? Avons-nous suffisamment d'effectifs? Puis, moi, je réponds toujours invariablement la même chose: Est-ce qu'on utilise de façon maximale ce qu'on a sous la main? Puis une des choses qui m'apparaît importante, puis on l'a constaté cette année, c'est qu'il est important de se concerter à tous les niveaux, à tous les niveaux. Les policiers de tous les niveaux, de toutes les spécialisations doivent se sentir interpellés en matière de sécurité routière. Qu'on ait fait, cette année... Puis je dis souvent aussi que la réponse à ça, c'est souvent la concertation et la coordination. Si on se concerte, si on se coordonne, on est capable des fois de multiplier les résultats. Cette année, voyez-vous, d'ici la fin de l'année, on aura fait, à l'échelle du Québec, autour de 48 000 opérations policières qui sont reliées à cette concertation-là puis cette concentration-là d'efforts autour du phénomène de la sécurité routière, 48 000. Donc, je pense que ça, c'est la preuve que la concertation, la conscientisation fait un bout de chemin.

Maintenant, je serais bien malvenu de vous dire aujourd'hui que, pour les 20 prochaines années, ce qu'il y a comme ressources, ça va faire le travail. Je pense qu'à la lumière des résultats on commence à prendre un virage où la sécurité routière est au centre de nos préoccupations: on s'en préoccupe, on s'en occupe, on en parle tous les jours, on emmène la population dans cette dynamique-là. On a une expérience pilote, je trouve très sage qu'on le fasse par une expérience pilote de 18 mois où on va pouvoir aussi mesurer des résultats, probablement même corriger le tir, bonifier le dossier. Mais je pense qu'en quelque part il faut aussi regarder ce qu'on peut faire aujourd'hui, demain matin, avec l'effectif puis après ça regarder comment on peut développer pour l'avenir. Mais, dans un premier temps, demain matin, la semaine prochaine, le mois prochain, il faut être capable de se concerter, de se coordonner puis de bien travailler à renforcer la sécurité sur les routes du Québec.

M. Gingras: Vous savez, des fois, lorsqu'on tente de tout faire en même temps, plus souvent qu'autrement on réussit à rater tous les objectifs. Oui, durant qu'on arrête quelqu'un avec un cellulaire au volant, durant qu'on intercepte quelqu'un, il peut passer un récidiviste d'alcool à côté, quand on n'a pas les effectifs, et 84 % des 200 décès reliés à l'alcool ont été faits par les récidivistes. Donc, ce que je me dis, c'est qu'il faut cibler, il faut cibler au bon endroit. Et vous me dites: Plus le coffre à outils va être plein, plus je vais pouvoir arrêter tout le monde. C'est-u ce que je comprends? Parce que vous me dites: Je ne suis plus capable d'arrêter... j'ai de la difficulté... Parce qu'on dit: Ceux qui ont 0,08, c'est 3 % des titulaires de permis de conduire, puis on ne vise pas à les intercepter puis à les tenir en dehors de la route. Il y a moins de contrôles routiers, on le voit, par rapport à d'autres pays. Vous avez cité d'autres pays tantôt, là. Ici, c'est 28 arrestations ou 28 contrôles à un individu par 100 000 habitants; dans d'autres pays c'est 1 500. Alors, je veux dire, il n'y a pas de commune mesure, là, entre 28 puis 1 500, là. Ils peuvent bien avoir un meilleur bilan routier que nous autres s'ils ont au moins le risque d'être pris si effectivement ils font des infractions, mais pas chez nous. Qu'est-ce que vous en pensez, de ça?

M. Morency (Yves): Bon. Écoutez, moi, je pense que, quand je regarde les chiffres d'arrestations sur des contrôles routiers, invariablement, depuis les dernières années, puis ça a de quoi à voir aussi avec les périodes où on fait les contrôles routiers, ça a de quoi à voir aussi avec la façon dont on fait les contrôles routiers, c'est sûr qu'on est dans des périodes où la sensibilisation est à son maximum puis les gens sont un peu plus sur leurs gardes. Donc, c'est évident que, dans les contrôles routiers structurés, organisés, le résultat est à peu près toujours entre 1 % et 2 %.

Mais je vais plutôt ramener ces éléments-là sur le quotidien, à tous les jours. Moi, je vais prendre l'exemple du service, chez nous. Il se fait une arrestation par deux jours en capacités affaiblies, il se fait plusieurs opérations ciblées autour des établissements licenciés, fermeture des bars, etc. Et je sais que ça se fait dans la majorité des services parce qu'il y a une préoccupation

sur l'alcool au volant puis sur les récidivistes de l'alcool au volant. Donc, oui, c'est vrai qu'en matière de contrôles routiers il y a probablement un travail, encore là, à creuser et à faire mieux au niveau de la coordination puis de la planification de ces opérations-là. Puis peut-être de les faire dans des périodes un peu plus imprévisibles, c'est à introduire dans nos façons de faire. Mais par contre, dans le quotidien, il faut signaler que les policiers individuellement, dans leurs patrouilles, tous les jours, bon an, mal an, font plusieurs centaines d'arrestations par année en matière de capacités affaiblies.

M. Gingras: Merci. Je vais réserver mon temps.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Morency, M. McGinnis, bienvenue. J'ai bien aimé, au début de votre introduction, tout le concept de chantier permanent. Moi, ce matin, dans mon intervention sur la Semaine de la sécurité routière, j'ai parlé de veille de la sécurité routière. On sait que la sécurité est de plus en plus omniprésente chez nos citoyens pour différents facteurs, là, que les sociologues seraient mieux à même de nous expliquer. Mais peut-être qu'un des facteurs, c'est le vieillissement, c'est toutes les informations que les gens reçoivent. Malheureusement, c'est souvent beaucoup de violence, enfin toutes ces choses-là. Et j'aime bien ce concept-là.

Mais, pour aller au-delà du concept — vous, vous êtes dans les opérations, dans les pratiques, et tout ça — auriez-vous quelques suggestions à nous fournir pour que ce soit une veille permanente, qu'il y ait des actions, qu'il y ait des... tu sais, on parle de concept, on parle de processus... mais pour que ça aboutisse dans un temps certain, pour qu'il y ait des changements, des modifications? Je vous donne juste un exemple, puis le collègue de LaFontaine a siégé en même temps que moi ainsi que le député de Beauce-Nord. Il y a un expert — je pense que c'est un expert américain — qui était venu nous dire: Écoutez, l'habitacle d'une voiture, tous les gadgets, là — je vais prendre le mot, le «gadget», là — dans quatre ans ou cinq ans — on était l'an passé, en 2006 — tout ça va être changé. Si vous n'êtes pas en veille, en chantier permanent, vous allez être encore une fois en termes de rattrapage, vous allez faire la chose...

Alors, ma question, avec cet exemple-là, et je pourrais en citer un ou deux autres, mais est-ce que vous avez des suggestions très concrètes, là, pour qu'on passe du concept à des choses précises pour que le processus aboutisse à des actions dans l'immédiat et pas à tous les... Puis Mme la ministre avait raison, parce que des fois c'est long, c'est lourd, le processus, et on modifie nos lois ou le code à tous les quatre, cinq ans. Puis, en connaissance de cause, là, je pense qu'on pourrait faire mieux.

M. Morency (Yves): Bon. Écoutez, je vous dirais spontanément, parce que je n'ai pas tout creusé la question, mais je vous dirais spontanément: Un forum ou un chantier permanent, ce que ça permet de faire justement, c'est d'ajuster le code de façon beaucoup plus rapide, de façon beaucoup plus flexible à des phénomènes, puis je vais vous en donner un rapidement. On

parle des véhicules modifiés. Vous avez certainement entendu parler des véhicules modifiés. Vous avez certainement entendu parler du bruit que ça génère, de l'insécurité que ça génère, parce que les gens ont l'impression que c'est des «racers» qui se promènent chaque bord d'eux. Donc, un chantier permanent permet justement, quand arrivent des phénomènes comme ça, quand ils se présentent, quand ils commencent, ils sont à l'état d'embryon, de tout de suite adresser la problématique, parce que, là, maintenant, aujourd'hui, si on veut faire quelque chose en matière de véhicules modifiés, si on veut renforcer la législation là-dessus — je prends cet exemple-là, là, parmi d'autres — bien on est quatre ans, là... tu sais, ça fait quatre ans que ça existe, là, puis ça fait quatre...

● (21 h 50) ●

Une voix: ...

M. Morency (Yves): Bien oui, absolument. Et ça fait quatre ans qu'il y a des jeunes Québécois qui passent leurs économies à investir 30 000 \$ sur un véhicule qui en vaut 5 000 \$ puis qui n'est probablement pas conforme, puis là, bien, on fait des inspections mécaniques, et tout. Donc, un chantier permettrait ça, permettrait d'être toujours en vigie, en veille sur des phénomènes. Qu'on pense aux minimotos, ce qu'on appelle les «pocket bikes», bon, ce sont des choses... Dans le fond, c'est le marché qui conditionne ça, le marché des... je vais appeler ça des bidules, des petites mécaniques, qui s'introduit, qui rentre parce qu'on a des vides des fois au niveau de certaines législations. Mais cette vigie-là permettrait évidemment d'adresser la problématique ou de l'encadrer de façon beaucoup plus rapide. Je pense que ça, ce serait un des avantages majeurs d'avoir ce forum permanent là, ne serait-ce que d'avoir cette vigie-là, donc de se préparer à l'apparition de tous ces nouveaux phénomènes là qui sont essentiellement commerciaux la plupart du temps, mais qui génèrent des problématiques parce que le véhicule — je reviens sur les véhicules modifiés — des fois il est parfaitement légal, mais par contre le bruit qu'il émet et la façon qu'il a d'être monté, il y a des gens que ça insécurise, ça les agresse et ça les rend nerveux.

Alors, moi, je pense que là-dessus un forum comme celui-là permettrait ça et permettrait surtout de mettre en place des mesures de conscientisation, de sensibilisation continues et appuyées tout le temps envers les conducteurs automobiles. Il n'est pas exclu de penser que, pour accéder au permis de conduire... il y a déjà des mesures qui vont être prises par rapport aux plus jeunes conducteurs, mais il n'est pas exclu de penser qu'il pourrait y avoir d'autres mesures. Pourquoi il ne pourrait pas y avoir, un jour, des requalifications? Bon. Je pense tout haut, là, mais ce sont des éléments qu'un forum permanent peut continuellement réfléchir sur ces éléments-là, sur les meilleures pratiques à adopter.

M. Deslières: Je vais revenir maintenant sur différents éléments du projet de loi, vous en avez parlé brièvement. Photoradar, vous nous dites que, pour que ce soit efficace, on devrait en avoir partout — ce que vous nous avez dit un peu dans votre introduction — dans chacune des régions.

M. Morency (Yves): Oui, bien ce que j'ai...

M. Deslières: Là, j'ai peut-être mal saisi votre donnée, là.

M. Morency (Yves): Pardon?

M. Deslières: Juste en quelques lignes.

M. Morency (Yves): Oui. Ce que j'ai spécifié dans le fond, c'est qu'on a dit qu'on voulait mettre en place une expérience pilote avec un certain nombre de sites, une quinzaine de sites. Ce que je soulevais, c'est qu'il était important d'en mettre sur tous les territoires du Québec, donc autant ceux desservis par la Sûreté du Québec que ceux desservis par le Service de police de Montréal et ceux desservis par l'ensemble des autres services municipaux de l'association, de l'ADPQ. Pourquoi? Pour que tout le monde puisse participer puis enrichir l'expérience pilote des résultats qu'ils auront sur ces différents territoires là, parce que tous ces territoires-là ont des particularités et tous ces territoires-là ont des sites accidentogènes qui sont différents aussi. Les accidents n'arrivent pas pour les mêmes raisons et dans les mêmes circonstances. Donc, c'est important d'avoir cet éventail-là. C'est ce qu'on prétend.

Une voix: Ça va...

M. Deslières: Je vais... Oui, mais, écoutez, là, le projet de loi sur lequel on souscrit, c'est 15. On a mentionné trois régions spécifiques, alors je pense qu'il va falloir s'en tenir à ça en termes de nombre, en termes de régions et surtout en termes d'évaluation. Il faut être bien précis, là. Notre formation a donné son accord sur ces balises de façon très précise. C'est beau de préparer d'autres... parce qu'il y a eu beaucoup d'objections, en passant, là, il faut le noter, là, il faut le noter.

Mme Boulet: C'est correct, c'est 15. Mais, dans des endroits où ça touche tous les corps policiers, c'est...

M. Deslières: Oui, entre les deux... dans trois régions.

Mme Boulet: C'est compatible, là.

M. Deslières: Non, non, ça va.

Mme Boulet: C'est compatible, ce que vous dites, là.

M. Deslières: C'est ça. Dernière question. Vous avez dit: L'opération 0,05, 0,08, tout ça, ça peut se faire avec flexibilité et convivialité. Expliquez-moi ça.

M. Morency (Yves): Oui, c'est-à-dire que...

M. Deslières: Quand le policier arrive, là, ça ne doit pas être si flexible et convivial que ça.

M. Morency (Yves): Non. La technicalité qui était importante, c'est que, puis elle n'avait pas été adressée, c'était le fait que la seule façon de mesurer le taux d'alcool, c'est avec l'appareil prévu à cette fin, qui

est donc l'ivressomètre, sauf qu'on a aussi des ADA, des ADA qui permettent aussi de prendre une mesure d'alcool entre 0,05 et 0,09. Dans le fond, ça sert aussi, entre autres, à valider, à partir des motifs que le policier a étoffés dès le départ, si effectivement il doit passer à l'étape de l'ivressomètre en question. Donc, dans le cas de la mesure de 0,05, l'ADA ou le test d'ivressomètre pourrait être utilisé. Donc, c'est un ou c'est l'autre.

Mais, comme je le disais tantôt, le policier qui se retrouve devant un cas patent de capacités affaiblies, il n'a pas le choix, là. S'il veut faire la démonstration du 253b, donc de la capacité affaiblie, il doit nécessairement faire mesurer le taux d'alcool à l'appareil ivressomètre prévu à cette fin, mais sauf que... Ça, ça prend des motifs pour amener quelqu'un à l'ivressomètre en matière de Code criminel, mais, en amont de ça, il aura un choix d'utiliser l'ADA, puis, si la personne est à «warned» qu'on appelle, c'est-à-dire qu'il n'est pas encore en état de nécessairement passer le stade du 0,08, bien il aura passé celui du 0,05, par contre. Donc, la mesure pourra s'appliquer sur ce conducteur-là. Je donne un exemple.

M. Deslières: Nonobstant tout ce que vous venez de dire, vous avez mentionné que la cible, le travail devait se porter sur les récidivistes. C'est ce que vous avez mentionné...

M. Morency (Yves): Bien, je... Oui, allez-y, allez-y.

M. Deslières: ...parce que, vous êtes à même de le constater, vos gens sont à même de le constater, les gens qui vous ont précédés nous ont dit: Écoutez, c'est clair et net que, bon, effectivement — je ne reprendrai pas toute l'argumentation qui a été donnée — on manque d'effectifs, et tout ça, etc., il faut aller sur les récidivistes, c'est là que ça cause plus de dommages, les chiffres, les statistiques sont claires, et nettes, et précises sur ça. Vous l'avez mentionné, vous aussi. Donc, la cible devrait être sur les récidivistes.

M. Morency (Yves): Bien, je pense qu'effectivement, dans tous les cas de figure, tout le temps, quand un policier travaille puis quand on voit des drames comme il se passe, c'est sûr qu'il faut travailler sur les récidivistes au volant puis continuer, quant à moi, à renforcer les mesures pour dissuader ce genre de comportement là. Ça, ça ne fait aucun doute dans mon esprit. Par contre, par contre, moi, ce que je vois, c'est qu'encore une fois c'est des trains de mesures qui font le travail. Donc ça, c'est un bout du travail.

Maintenant, il y a l'autre bout du travail qui m'apparaît être plus en amont, donc de lancer le message, de commencer tranquillement à changer les moeurs. On a parlé tantôt de la ceinture de sécurité, on a parlé de toutes sortes de choses qu'on a introduites qui n'existaient pas avant. Mais on a commencé d'abord par les introduire par la sensibilisation, on a commencé à lancer des messages, puis tranquillement on a amené les gens à se comporter en fonction de, puis, aujourd'hui, on peut dire que ce sont des choses qui sont intégrées en matière de sécurité.

Donc, moi, je pense que le 0,05, c'est un pas à l'autre bout du spectre, c'est-à-dire en amont de ces problématiques-là, et qui vient dans le fond lancer le

message pour l'avenir que non seulement les récidivistes, c'est important, mais l'alcool au volant, au départ, c'est quelque chose qui est incompatible avec la conduite.

M. Deslières: Mais, quand vous nous dites d'introduire d'autres mesures, des mesures supplémentaires, vous avez quoi en tête?

M. Morency (Yves): Bien, entre autres, et tantôt M. Gingras en a souligné, puis je les ai soulignées aussi tantôt en aparté, je pense que ça passe par le consensus de tous les intervenants au niveau de l'appareil judiciaire, c'est-à-dire autant le policier qui, je le souhaite, puis j'en suis convaincu... les policiers ne se ferment pas les yeux sur ce genre d'infraction là, mais, quand ça arrive devant les tribunaux, bien, que les sanctions, et que les peines, et que les représentations sur sentence soient en conséquence, de dire que ce genre de crime là, bien c'est inacceptable. Puis, même s'il n'y a pas eu de conséquences, je dirais, fâcheuses, entre guillemets, il faut qu'il y ait un message clair de lancé.

M. Deslières: Êtes-vous d'accord, M. Morency, que, sur ce point-là, sur les récidivistes, les mesures qui sont contenues dans le... soient bonifiées, qu'amendes, points de démerite, saisie de voiture, permis, etc., suspension du permis soient plus imposantes?

M. Morency (Yves): Écoutez, moi, je pense que tout ce qu'on pourra regarder qui aura des effets dissuasifs, on répondra présent, on répondra d'accord à ça. Et, comme je vous dis, c'est un ensemble de mesures qui fait le travail. Et, si on veut aller plus loin, puis je suis complètement d'accord avec ça puis nos commettants sont d'accord avec ça, si on veut aller encore plus loin en matière de récidivistes au volant, je pense qu'il n'y a personne qui va venir dire ici: Bien, c'est trop, là. On veut que ça arrête. On veut que ça arrête.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville, pour 2 min 30 s.

M. Gingras: Ça va, M. le Président. Donc, merci de votre présence et de vos précieux conseils.

Le Président (M. Bergman): M. Morency, M. McGinnis, merci pour votre présentation. Je demande les gens du Conseil permanent de la jeunesse pour prendre leur place à la table. Je suspends pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 heures)

(Reprise à 22 h 3)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue au Conseil permanent de la jeunesse, représenté par Mme Hélène Dumais, sa vice-présidente. Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec les membres de la commission et Mme la ministre. Alors, c'est à vous.

Conseil permanent de la jeunesse (CPJ)

Mme Dumais (Hélène): Très bien. Je tiens d'abord à remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement de me recevoir ce soir, en fin de soirée, pour vous présenter le mémoire que le Conseil permanent de la jeunesse a fait à l'égard de la sécurité routière, donc, tel que le sous-entendent les projets de loi n° 42 et n° 55 qui sont à l'étude.

Je tiens à vous souligner que le mémoire qui sera présenté ce soir a d'abord été soumis lors de la rencontre des membres de la Table québécoise de la sécurité routière, le 31 janvier 2007. Donc, ça fait déjà près de un an que le mémoire a été produit. Et il est le fruit de la réflexion des membres du conseil à l'égard des mesures qui ont été proposées par le sous-comité sur les usagers vulnérables, de la table. En vous présentant le contenu de ce mémoire, le CPJ fait oeuvre de transparence face aux propositions qui ont été à l'étude et que je souhaite partager avec vous afin de contribuer à la réflexion touchant les usagers vulnérables, dont les jeunes font malheureusement partie. Je me permets également de vous souligner que, par sa démarche, le CPJ a été proactif, tel que l'a d'ailleurs souhaité le président de la table par le biais des médias.

Mais, juste avant d'entrer dans le vif du sujet, je vais d'abord vous situer ce qu'est le Conseil permanent de la jeunesse. Donc, le conseil a pour fonction de conseiller le ministre responsable des dossiers jeunesse, en l'occurrence le premier ministre du Québec — qui est, ma foi, bien souvent représenté par son adjoint parlementaire, M. Tomassi — sur toute question relative à la jeunesse. Donc, le conseil est formé de 15 membres âgés entre 15 et 30 ans. Deux de ces membres dirigent et travaillent à temps plein au conseil, c'est-à-dire la présidente Sophie Paquet et moi la vice-présidente. Je suis donc ici la porte-parole du conseil. Et je dois vous souligner que la loi instituant le conseil date de 1987, et il s'agit d'une décision unanime de l'Assemblée nationale.

Comme vous avez pu le constater en parcourant le mémoire, le conseil adhère à la vision zéro de la Table québécoise de la sécurité routière et considère que chaque perte de vie, chaque vie ruinée à la suite d'un accident de la route peut et doit être évitée. Le CPJ est également conscient du rôle prédominant qu'occupent les facteurs humains dans la grande majorité des accidents, y compris les accidents mettant en cause les nouveaux conducteurs, qui sont souvent les jeunes. Parmi les facteurs humains dont il est habituellement question, on évoque surtout l'inexpérience et la témérité ou encore le sentiment d'invulnérabilité. Quand on parle des jeunes et de la conduite automobile, on cible donc le manque d'aptitude des jeunes mais également une attitude dangereuse au volant.

À première vue, le réflexe de vouloir restreindre de façon considérable la possibilité, pour les conducteurs novices, de se retrouver dans des situations à risque peut sembler justifié. Le CPJ invite toutefois les membres de la commission à faire preuve de sagesse. Il faut faire en sorte que les nouveaux conducteurs acquièrent de bonnes aptitudes et attitudes envers la conduite automobile, mais renforcer les restrictions imposées aux jeunes conducteurs n'est certainement pas la meilleure façon d'y arriver. Si de nouveaux conducteurs obtiennent leurs

permis de conduire sans avoir les aptitudes requises, il ne faut pas pénaliser l'ensemble des jeunes conducteurs avec des normes restrictives qui, en plus d'être difficilement applicables, risquent de créer d'importants effets pervers. Il serait nettement préférable de faire en sorte que les futurs conducteurs acquièrent vraiment ces aptitudes avant d'accéder à la conduite automobile.

Il est bien vrai que certains jeunes semblent adopter des comportements dangereux sur la route. Cela ne signifie pas pour autant que tous les jeunes doivent être mis dans le même panier. Mais surtout le conseil croit que de simples mesures restrictives ne suffiront pas à modifier de tels comportements. Le conseil estime par ailleurs que l'approche répressive envers les conducteurs novices n'est pas la meilleure voie à adopter. Il est préférable de responsabiliser les nouveaux conducteurs. Les mesures plus contraignantes doivent cibler les conducteurs à risque et non pas l'ensemble des conducteurs. Nous ne sommes donc pas nécessairement contre des mesures contraignantes. Il importe cependant, si telle est l'option privilégiée, de cibler les conducteurs les plus à risque et changer le système pour que chacun puisse acquérir de bonnes aptitudes et attitudes de conduite. Il y a 1 million de jeunes, au Québec, qui sont âgés entre 15 et 24 ans. J'espère que vous conviendrez avec moi que ce ne sont pas tous des délinquants.

Par ailleurs, le CPJ s'oppose à ce que les jeunes soient traités différemment des autres conducteurs novices. Cette discrimination fondée sur l'âge, introduite avec l'accès graduel à la conduite automobile, a déjà vertement été dénoncée par le conseil dans un mémoire intitulé *Wô les moteurs!*, de 1996, où le conseil recommande d'appliquer les mêmes règles à tous les nouveaux conducteurs, sans égard à l'âge. Le CPJ est également d'avis qu'il faut revoir au complet l'apprentissage de la conduite afin d'y intégrer non seulement le maniement du véhicule, mais également une véritable maîtrise des situations de conduite et une éducation quant au contexte social de la conduite. Finalement, il faut aussi réaliser que certaines personnes n'ont pas les attitudes requises pour conduire un véhicule automobile. Selon le conseil, il est possible de mieux dépister ces personnes et d'agir afin d'éviter qu'elles mettent en péril leur vie ainsi que celle de leurs amis et des autres.

Ma présentation s'articule donc en deux temps: le premier concernant directement les positions du CPJ à l'égard de cinq propositions qui ont été à l'étude, concernant les conducteurs âgés entre 16 et 24 ans, à la table, alors que la deuxième permet de présenter les pistes de solution émanant du CPJ à l'égard de la sécurité routière. Donc, depuis le début des travaux de la table de la sécurité routière, plusieurs mesures concernant directement les jeunes de 16-24 ans ont été proposées. C'est important pour moi de vous les rappeler parce que c'est ce qui a mené à la production du mémoire qu'on a soumis et à la présente commission.

Donc, ce qui a été véhiculé dans les médias, notamment, c'était de repousser l'âge d'accès à la conduite automobile à 18 ans; interdiction de la conduite de nuit jusqu'à 21 ans; zéro alcool jusqu'à 25 ans; prolonger à 12 mois la durée minimale de la période d'apprentissage pendant laquelle le conducteur novice doit être obligatoirement accompagné par un conducteur expérimenté, et ce, peu importe si l'apprenti conducteur a suivi un cours de

conduite pratique ou non; et finalement faire passer progressivement la limite de points d'inaptitude suivant l'obtention d'un permis de plein droit de quatre à 15 points.

Je passerai quelques brefs commentaires à l'égard des trois dernières mesures, pour approfondir davantage les deux dernières puisqu'elles concernent maintenant les projets de loi à l'étude, plus particulièrement d'ailleurs le projet de loi n° 42.

L'âge minimal à la conduite automobile. Évidemment, le conseil est contre toute proposition de repousser l'âge minimal d'accès à la conduite automobile à 18 ans. Une telle mesure aurait des impacts négatifs majeurs sur la jeunesse, au niveau de la mobilité. De plus, il est difficile de prévoir les effets pervers qu'une telle mesure pourrait entraîner. Reporter à 18 ans l'âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire repousserait également de deux ans toutes les étapes successives.

À propos des jeunes et de la conduite de nuit, le CPJ se positionne clairement contre cette proposition, car une telle interdiction serait disproportionnée, discriminatoire, peu efficace, difficilement applicable, en plus d'entraîner de nombreux inconvénients pour les jeunes, leurs familles et leurs employeurs.

Par ailleurs, il est constaté que conduire de nuit est dangereux pour tous les conducteurs, peu importe l'âge. Une étude de l'OMS révèle que le risque d'accident est multiplié par quatre pour les conducteurs de 20 à 44 ans.

● (22 h 10) ●

Zéro alcool. Tous en conviennent, l'alcool est un fléau. C'est pourquoi le Québec a adopté depuis de nombreuses années avec un succès véritable une approche à la fois préventive et coercitive. En effet, grâce aux campagnes de sensibilisation musclées et à la sévérité des peines prévues par le Code criminel, les conducteurs sont conscients des risques énormes que la conduite en état d'ébriété constitue pour eux-mêmes, leurs proches et les autres. Parmi les conséquences individuelles, la possibilité de perdre son permis de conduire et d'avoir un dossier criminel occupe une place bien importante.

De l'avis du conseil, une interdiction complète d'alcool pour les jeunes conducteurs de moins de 25 ans n'inciterait pas les jeunes conducteurs à adopter une approche responsable quant à la consommation d'alcool. Le CPJ juge qu'une telle mesure, en voulant bien faire, risque plutôt d'infantiliser les jeunes et d'envoyer un message selon lequel la société ne réalise pas que l'immense majorité des jeunes est capable d'agir de façon responsable quant à la consommation d'alcool et à la conduite automobile. Par ailleurs, s'il est prouvé que la consommation d'alcool entraîne une perte de facultés, n'en est-il pas de même pour tous?

C'est en souhaitant être proactif et constructif que le conseil émet les propositions qui se trouvent dans le mémoire. Tel que mentionné, le conseil admet qu'il peut être intéressant de tenter de faire la synthèse de différentes approches en matière de sécurité routière, mais encore faut-il considérer les réalités géographiques, sociales et économiques qui entourent la conduite automobile pour les jeunes. Il ne faut pas se limiter aux seuls éléments contraignants, qui ont le double désavantage de pénaliser la grande majorité des jeunes, qui ne sont pas plus dangereux que les conducteurs plus expérimentés, sans pour autant garantir qu'ils auront un réel impact sur les conducteurs à risque.

Le conseil propose une approche basée sur l'éducation et la prévention. Ceci n'exclut pas qu'il faille également agir de façon coercitive et répressive dans certains cas particuliers. C'est pourquoi le conseil propose d'étudier sérieusement les mesures selon une approche en cinq étapes, soit agir en amont, bonifier la période d'apprentissage, contrôler et maîtriser des situations de circulation par l'examen pratique, deux ans de probation pour tous les conducteurs novices et enfin un permis de plein droit.

L'apprentissage de la sécurité routière ne doit pas débiter avec le premier examen théorique à 16 ans. Dans un premier temps, les parents doivent sensibiliser leurs enfants à la sécurité routière. Ça fait partie de l'éducation. Dans certains cas, les parents ne sont pas en mesure de remplir ce rôle. Il est donc important que la communauté, incluant l'école, joue elle aussi son rôle en la matière. On enseigne aux jeunes enfants à respecter les feux de circulation et les consignes de brigadiers scolaires quand ils traversent la rue. On leur indique aussi les comportements sécuritaires à adopter en sortant de l'autobus scolaire. De la même façon, les élèves plus âgés doivent être sensibilisés bien avant qu'ils puissent prendre le volant aux rudiments de la sécurité routière.

Le gouvernement a proclamé 2007 l'Année de la sécurité routière au Québec. À cet égard, le CPJ estime que la Société de l'assurance automobile du Québec devrait intensifier ses campagnes d'information, de promotion et de prévention à l'endroit de la population en général en ciblant particulièrement les jeunes.

Pour le conseil, le permis de conduire à 16 ans représente bien plus qu'un rite de passage. Conduire est une nécessité pour un grand nombre de jeunes qui doivent poursuivre des études collégiales ou travailler. Il faut cependant s'assurer que les jeunes qui obtiennent un permis d'apprenti conducteur possèdent réellement les connaissances théoriques minimales pour conduire un véhicule de façon sécuritaire. Actuellement, de nombreuses écoles de conduite offrent des cours théoriques optionnels de 12 heures.

Étant donné que les candidats qui échouent à l'examen théorique sont plus susceptibles de devenir des conducteurs à risque, le conseil recommande à la SAAQ d'imposer six heures de cours théoriques aux candidats qui échouent à leur examen théorique avant qu'ils ne puissent passer cet examen à nouveau.

Quant à la durée de la période d'apprentissage, le conseil partage entièrement l'opinion émise par la table de la sécurité routière. Le CPJ propose de retirer la disposition actuelle qui permet de raccourcir la durée de l'apprentissage pour ceux qui ont suivi des cours de conduite. Le conseil recommande que la période d'apprentissage dure au minimum 12 mois pour tous.

Par ailleurs, le conseil estime que les cours pratiques de conduite sont utiles et permettent aux nouveaux conducteurs de vivre des situations de conduite supervisées par un professionnel reconnu par la SAAQ. Le conseil recommande de rendre obligatoires les cours pratiques de conduite pour l'obtention d'un permis de conduire.

Ces cours de conduite devraient être revus en profondeur et ne plus se limiter à préparer les conducteurs novices en vue de leur examen pratique. Une façon d'améliorer le contenu des cours de conduite est de faire en sorte que les élèves soient confrontés à des situations difficiles, et ce, en toute sécurité. Le conseil recommande à

la SAAQ, en collaboration avec ses partenaires, de revoir et d'améliorer le contenu des cours de conduite afin que ceux-ci soient axés non seulement sur les techniques de conduite, mais également sur la maîtrise de situations de conduite et plus particulièrement l'évaluation correcte des risques. Afin de pouvoir simuler des situations difficiles, le conseil recommande également de continuer à soutenir l'expertise québécoise en simulation de conduite et de favoriser l'utilisation de telles simulations par les écoles de conduite.

Par ailleurs, la période d'apprentissage ne doit pas simplement être une période d'attente. À cet égard, il faut faire en sorte que l'apprenti conducteur acquière une expérience pertinente de conduite. Les parents ou les autres accompagnateurs doivent mieux superviser la période d'apprentissage de la conduite automobile de l'apprenti conducteur. Le conseil recommande qu'un nombre minimal d'heures de conduite supervisées soit spécifié dans le *Guide de l'accompagnateur — véhicule de promenade*. Le conseil recommande également que l'apprenti conducteur tienne à jour un registre de ses heures de conduite attestées par son ou ses accompagnateurs. Ce registre devrait être remis aux autorités compétentes avant l'examen pratique de conduite. Cette nouvelle obligation aura également pour objectif de responsabiliser davantage les accompagnateurs.

La réussite d'un examen pratique de conduite est déjà nécessaire afin d'obtenir un permis probatoire. Il y a toutefois lieu de revoir certaines modalités entourant cet examen afin d'en assurer l'homogénéité. En effet, les exigences requises varient parfois selon les régions. Le conseil recommande donc de s'assurer que le niveau de difficulté des examens pratiques soit comparable d'une région à l'autre. De plus, un candidat qui échoue à son examen pratique doit actuellement attendre 21 jours avant de le reprendre. De l'avis du conseil, il serait pertinent de rallonger la durée du permis probatoire pour que le conducteur novice qui ne l'obtient pas au premier examen le repasse avec succès plus tard. Le conseil recommande donc que le permis de conduire probatoire des conducteurs qui ont échoué à un premier examen pratique soit prolongé de trois mois.

En ce moment, la durée d'un permis probatoire est fixée à 24 mois ou jusqu'à l'âge de 25 ans, selon la première des deux échéances. Pendant cette période, des sanctions spécifiques s'appliquent en cas de délit. Dès que quatre points d'inaptitude ont été accumulés, le titulaire voit son permis être suspendu pendant trois mois. La durée du permis probatoire est ainsi prolongée d'une durée équivalente. Pour le titulaire d'un permis probatoire, il est interdit de conduire après avoir consommé de l'alcool. En cas d'infraction, une amende de 300 \$ à 600 \$ est prévue. Quatre points d'inaptitude sont également inscrits au dossier de conduite, entraînant la suspension du permis pour trois mois. Le conseil recommande d'ajouter des mesures de réhabilitation, par exemple des stages pratiques obligatoires, une évaluation des attitudes par rapport à la conduite et des traitements, si besoin, pour les détenteurs de permis probatoires qui ont perdu tous leurs points. Dans certains pays européens, des stages de formation psychologique complémentaire du conducteur ont prouvé leur efficacité dans le cas d'alcool au volant. Ces stages agissent sur les caractéristiques personnelles plutôt que sur les habiletés techniques et sont donc également

utiles pour ceux qui font de la haute vitesse. Les coûts seraient à la charge des participants.

Le CPJ est en accord avec la proposition soumise par la table de la sécurité routière selon laquelle un nombre de points d'inaptitude devrait être graduellement augmenté à la suite de l'obtention d'un permis de plein droit. Le conseil recommande que le nombre de...

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

Mme Dumais (Hélène): Oui. En fait, ce qu'on souhaite... Je vais vous faire ça très rapidement — je suis certaine que vous avez de toute façon pu le constater dans le mémoire — c'est qu'on souhaite que les mêmes règles s'appliquent à tous les nouveaux conducteurs, sans égard à l'âge. Bien sûr, je suis ouverte aux questions.

Le Président (M. Bergman): Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, Mme Dumais. Je voudrais saluer les gens qui sont avec vous, à l'arrière, alors merci d'être présents avec nous, et vous remercier également pour votre jeunesse, votre dynamisme et votre passion. Alors, c'est stimulant.

Moi, essentiellement, je vais être très brève et laisser mes collègues poser des questions. Parce qu'on est partis de loin, je vois qu'au départ, là, on voulait mettre le permis à 18 ans, le zéro alcool jusqu'à 25 ans. Tu sais, on allait vraiment, là, très loin, et, moi, je voudrais juste savoir, à l'égard de ce qui a été retenu: Est-ce que ça vous convient? Est-ce que vous êtes en accord avec le fait qu'on remette les cours de conduite de façon à mieux informer, ou à mieux encadrer, ou accompagner nos jeunes, qui représentent 10 % des titulaires de permis mais qui sont souvent impliqués à 24 % dans les accidents? Ce qu'on s'est dit, nous, c'est qu'avec des cours de conduite repensés, reformulés... J'imagine que le Conseil permanent de la jeunesse fera partie de cette reformulation ou de cette nouvelle formule qu'on pourra appliquer au cours de conduite. Est-ce que ça répond à vos besoins, ce qu'on a mis là? Je pense qu'on est à l'écoute du Conseil permanent de la jeunesse. Est-ce que ça répond à vos attentes, dans ce sens-là, ce qui a été mis dans le projet de loi?

Mme Dumais (Hélène): Par rapport aux cours de conduite, oui, tout à fait. Et je dois vous dire qu'en fait il y a eu de belles et grandes discussions à la Table québécoise de la sécurité routière, comme vous avez pu le constater, comme vous en avez sans doute entendu parler par les gens qui vous accompagnent souvent.

Ceci étant dit, la proposition qui a été émise par la table de la sécurité routière à l'égard des jeunes de 16-24 ans fait l'affaire du conseil dans la mesure où on a participé aux négociations puis qu'on a fait nôtre, en fait, cette proposition-là. Ceci étant dit, comme je vous disais, le seul bémol que je pourrais apporter à la proposition qui a été mise de l'avant par vous, c'est la discrimination en fonction de l'âge. Dans un monde idéal, bien sûr, il y aurait peut-être eu une discrimination mais à l'égard des nouveaux conducteurs et non pas par tranches d'âge spécifiques.

● (22 h 20) ●

Mme Boulet: Deux choses. Premièrement, je vais dire au profit de mes opposants que les cours de conduite, le retour des cours de conduite obligatoires, ce n'était pas une recommandation de la table, mais on a pris bonne note de ce que le Conseil permanent de la jeunesse avait comme objectif et ça faisait partie également de nos objectifs. Puis j'ai toujours dit: Avec le gros bon sens puis avec du bon jugement, au Québec, comment se fait-il qu'on oblige des cours pour conduire un petit bateau avec un moteur deux-forces, pour des véhicules hors route, puis qu'on ne permet pas à nos jeunes un encadrement plus soutenu au niveau de la conduite automobile alors que les véhicules sont très puissants et puis que souvent le réseau routier est très complexe?

J'aimerais juste que vous reveniez, là, sur... Vous me dites, là: Ce qu'on aime moins, là, c'est la gradation des points d'inaptitude?

Mme Dumais (Hélène): La gradation n'est pas un problème en soi, c'est que c'est l'âge qui est identifié à la gradation des points...

Mme Boulet: Ah bien! dites-moi ça...

Mme Dumais (Hélène): ...qui, dans un monde idéal, ne serait pas là pour nous. Ce serait vraiment pour les nouveaux conducteurs, adapté selon chacun. En fait, par tranches d'années et non pas par tranches d'âge.

Mme Boulet: O.K. Alors, nous, on a fait: quatre points jusqu'à 18 ans, huit points jusqu'à 23, puis 12 jusqu'à 25. Avez-vous de quoi à me proposer?

Mme Dumais (Hélène): Bien, par exemple, la première année, je ne sais pas combien de temps le quatre points dure, mais ce serait...

Mme Boulet: Le quatre points dure deux ans.

Mme Dumais (Hélène): Bon. Le premier deux ans de tout nouveau conducteur devrait être à quatre points, ainsi de suite.

Mme Boulet: O.K. Alors, c'est pour tout nouveau conducteur?

Mme Dumais (Hélène): Voilà.

Mme Boulet: Alors que, là, nous, on va jusqu'à dire qu'il y a le permis probatoire pour tout nouveau conducteur, là, vous me dites, vous: Ces mesures-là de 4-8-12 devraient s'appliquer à tout nouveau conducteur même si ce n'est pas des jeunes conducteurs. O.K.

Mme Dumais (Hélène): On s'entend que, dans les faits, dans la vraie vie, c'est les jeunes qui vont être ciblés de toute façon, mais, dans le message envoyé à ces jeunes-là justement, on y va plus du côté éducation, sensibilisation et importance du respect du Code de la sécurité routière par rapport aux accidents de la route.

Mme Boulet: Alors, je comprends bien, Mme Dumais.

Mme Dumais (Hélène): Merci.

Mme Boulet: Alors, je vais laisser mes collègues... Merci.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Juste une brève question sur le 21 jours dont vous avez parlé tantôt, là. Lorsque les personnes échouent leurs cours de conduite, le niveau pratique, vous demandez d'extensionner le délai? Moi, j'ai eu un cas de comté où la personne me demandait si c'était possible, pour sa fille de 16 ans, de raccourcir le délai de 21 jours, ça me fait un peu sursauter. Mais je veux juste mieux comprendre la logique derrière la demande que vous faites.

Mme Dumais (Hélène): En fait, nous, ce qu'on propose là-dedans, bien sûr c'est à titre indicatif, on a mis certains délais à titre indicatif, parce que, pour nous, c'est important d'allonger cette période-là justement pour que la personne qui échoue son cours prenne le temps de réaliser qu'elle l'a échoué, que c'est important d'étudier pour aller le repasser de nouveau. Donc, c'est juste cette notion-là d'allonger le temps de reprise pour réfléchir à ce qui vient de se passer puis vraiment prendre le temps d'étudier pour aller passer le prochain. Dans le cas de...

M. Ouimet: Trois semaines, ce n'était pas suffisant à votre point de vue?

Mme Dumais (Hélène): Selon nous, non.

M. Ouimet: O.K. Merci.

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

M. Tomassi: Oui, merci, et bonjour, Mme Dumais, bienvenue à cette belle commission. Et on a vu, dans votre mémoire, que vous défendez bien la jeunesse dans vos propositions, et c'est bien comme ça. Et, en tout premier lieu, merci, merci beaucoup d'avoir participé à la table de la sécurité routière, parce que cette perception de la jeunesse probablement n'aurait pas été présente sans la participation active de vous-même — parce que vous étiez la représentante à la table — qui a fait en sorte que les recommandations qui ont sorti de cette table répondent en grande partie à vos recommandations. Même si vous aviez pris position avant, vous avez été, vous l'avez bien dit, des participants actifs dans ces mesures.

Une de vos recommandations, puis c'est votre première recommandation que vous faites, concernant la campagne de sensibilisation, qui, à mon humble avis, serait un élément important, là, on parlait de sensibilisation... on a fait beaucoup de sensibilisation sur l'alcool au volant, ou autre, la vision que vous avez de dire: Il faut porter une attention particulière aux nouveaux conducteurs. La demande que je vous fais, et je crois que la SAAQ pourrait peut-être aller dans cette direction-là: Est-ce que le Conseil permanent de la jeunesse serait partie prenante pour participer à l'élaboration de

cette campagne de sensibilisation auprès des jeunes? Parce que nécessairement, quand on a la vision et l'esprit jeunesse dans la mise en place d'une campagne de publicité et de sensibilisation — surtout de sensibilisation — on pourrait peut-être rapporter... que ça rapporte les fruits qu'on souhaite, de faire prendre conscience aux jeunes que la vitesse, que l'alcool au volant, et tous les autres points... Alors, c'est-u quelque chose qui serait peut-être intéressant pour vous?

Mme Dumais (Hélène): Bien, c'est sûr que, nous, ça fait partie des recommandations. Et d'ailleurs je les ai passées très rapidement, celles-là, pour ne pas dire que je ne les ai pas mentionnées plus tôt. Parce que c'est hyperimportant pour nous, comme tel, pour la sensibilisation, l'éducation, encore une fois c'est très, très important qu'on cible des gens, donc les jeunes conducteurs ou les nouveaux conducteurs, par des campagnes de publicité. Et bien sûr, s'il y a des campagnes qui sont élaborées, ça nous fera plaisir de participer si on est invités, ça, c'est sûr, sûr, sûr. Et on irait même encore plus loin: tant qu'à faire des propositions, en fait, et de savoir qu'actuellement le développement durable englobe une foule de choses, en fait, au sein des politiques qui sont prises par le gouvernement, tant qu'à faire des publicités par rapport à la vitesse, à l'alcool, etc., on irait aussi en faisant une proposition pour faire de la promotion par rapport à des campagnes de sensibilisation sur les transports actifs. Donc, on ajouterait tout ça dans une espèce de contexte de développement durable, et tout ça. Parce qu'évidemment les jeunes, encore une fois, sont très interpellés par cette vision-là de la chose, donc ça pourrait être très intéressant aussi de compléter ces campagnes-là par ça.

M. Tomassi: Bien, votre message est bien reçu, et on va faire en sorte, avec Mme la ministre et la SAAQ, que vous puissiez être partie prenante dans l'élaboration de cette stratégie qui pourrait être mise en place. Merci beaucoup.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Tout d'abord, bienvenue et merci d'être venue nous présenter ce soir, Mme Dumais, ce rapport que vous aviez produit le 31 janvier 2007, tout à fait clair sur vos attentes. Donc, une attente, c'est un traitement équitable envers la majorité des conducteurs, donc être traité sur le même pied, c'est ce que je comprends de votre message. Quelques questions de compréhension et voir si les autres mesures sont applicables, et je parle du cellulaire. On sait que, surtout chez les plus jeunes, donc, le Texto... ma fille qui emploie beaucoup le cellulaire emploie beaucoup le Texto, emploie d'autres technologies. On parle de bannir le cellulaire à main. Comment trouvez-vous cette mesure? On n'en a pas traité, là, dans le mémoire.

Mme Dumais (Hélène): C'est une mesure pour laquelle on ne s'est pas positionné en tant que conseil. Ceci étant dit, on a participé aux travaux de la table de la sécurité routière, on a pu entendre des études qui ont été faites là-dessus. Et, comme tel, d'interdire le port ou

l'utilisation du cellulaire dans la main des gens, et autres gadgets, comme le disait monsieur tout à l'heure, je ne pense pas que ça poserait problème pour nous.

M. Gingras: O.K. Ça va poser peut-être un problème au niveau de l'application, là, parce que...

Mme Dumais (Hélène): Ça, tout à fait.

M. Gingras: ...ça va être difficile effectivement de faire... C'est facile d'adopter une législation, mais la faire respecter et l'appliquer, c'est une autre chose.

Il y a des chiffres qui quand même m'effraient, surtout quand on parle des jeunes, puis j'aimerais vous entendre sur ça: en 2006, les 16 à 24 ans représentaient 10 % de tous les titulaires de permis mais constituaient 24 % des conducteurs impliqués dans des accidents avec dommages corporels. Est-ce que vous pensez que les mesures adoptées ici, aujourd'hui, ou celles présentées — non pas adoptées mais présentées — par le gouvernement auraient un impact sur la diminution des accidents chez les jeunes entre 16 et 24?

Mme Dumais (Hélène): Bien, d'abord, je dois vous dire que, par rapport à ce 10 % là, dans les chiffres qui sont présentés, souvent ça inclut soit que les jeunes sont responsables des accidents ou parfois ils en sont victimes. Ça, c'est important pour moi de vous le mentionner. Autre chose par rapport à cette donnée-là, ou à ces données-là, c'est que, de ce 10 % là, si on décortique vraiment les chiffres, on se rend compte qu'il y a vraiment une tranche en particulier de jeunes qui est davantage visée dans les accidents où est-ce qu'il y a des responsables, et je crois que c'est les jeunes garçons de 16 à 19 ans. Je n'ai pas les données avec moi, mais je crois que, si on décortique, c'est cette tranche-là qui est la plus victime ou... Bon.

Par rapport à ce qui est proposé par la ministre, en fait, nous, ce qu'on reconnaît, c'est la sévérité des peines, ça a vraiment un impact. Maintenant, comme vous le disiez tout à l'heure, l'application de ces peines-là... Et la présence policière est très importante bien sûr pour l'application de tout ça. Ça, c'est sûr que, si ce n'est pas réuni comme conditions, probablement que ça n'aura pas l'efficacité, mais, si les conditions sont réunies, je pense que ça peut être gagnant non seulement pour les jeunes de 16-24 ans, mais pour l'ensemble de la population.

● (22 h 30) ●

M. Gingras: Donc, des peines plus sévères pour les grands excès de vitesse, et ça, vous abondez dans ce sens-là.

Mme Dumais (Hélène): Tout à fait.

M. Gingras: O.K. Autre chiffre qui aussi m'a interpellé, c'est au niveau du port de la ceinture. Au niveau du port de la ceinture — je vous donne quelques chiffres, là, rapidement — on montre que, dans les accidents mortels, les cinq dernières années, en moyenne 33 % des conducteurs de véhicule de promenade n'étaient pas attachés, 33 % de l'ensemble des conducteurs. Les jeunes ici sont surreprésentés, puisque, chez les conducteurs décédés âgés entre 16 et 24 ans, donc qui étaient éjectés du véhicule, ça représente 45 % qui n'avaient pas attaché leur ceinture.

Mme Dumais (Hélène): C'est épouvantable, vraiment, et j'ai été très surprise d'apprendre ça justement par le biais de la Table québécoise de la sécurité routière. C'est un chiffre que je ne m'explique pas et je ne sais pas même si on arrive à se l'expliquer au sein de la SAAQ et du ministère des Transports. C'est tout à fait inacceptable et incompréhensible. Maintenant, je n'ai pas de solution à proposer, sinon que d'intensifier les moyens par de la sensibilisation et de l'éducation, encore une fois.

M. Gingras: Et sensibilisation... J'ai eu la chance, l'été dernier... j'ai été en France assister à un congrès international. Et j'ai vu qu'il y avait une mesure, en France, qui était adoptée et qui était un bureau spécial de sensibilisation où les jeunes pouvaient aller et essayer effectivement différents modules, comme embarquer à l'intérieur d'un véhicule et attacher sa ceinture de sécurité et voir le renversement du véhicule et voir les objets se promener à l'intérieur du véhicule. Donc, les sensibiliser dès l'école primaire de façon à ce que ça devienne une habitude et qu'ils s'attachent quand ils vont effectivement arriver au secondaire, au cégep et conduire un véhicule. Donc, il y avait différentes mesures comme celle-là, porter des verres qui donnaient l'impression d'ivresse, donc pour voir qu'effectivement... Donc, c'étaient des jeux peut-être au niveau primaire, au niveau des jeunes, mais qui, je pense, étaient une sensibilisation à long terme, et je pense que ça pourrait être une mesure qui pourrait être efficace. Vous parlez de sensibilisation, je pense qu'il faut être sensibilisé avant l'âge de la conduite.

Mme Dumais (Hélène): Tout à fait. Et, si je peux me permettre, je crois même qu'il existe des... je ne sais pas comment ça s'appelle, mais c'est des simulateurs, en fait, justement pour simuler certaines conditions routières, qui pourraient être exploités davantage, en fait, justement pour que le jeune comprenne vraiment, par exemple, c'est quoi, la force d'un impact si on dépasse telle, telle vitesse sur la route, qu'est-ce qui se passe quand on fait des tonneaux, qu'est-ce qui se passe quand ci, quand ça. Donc, ça pourrait être intéressant d'exploiter ça. Bien sûr, l'expertise est là et elle est à développer davantage, mais ça pourrait être un outil éventuellement à utiliser qui serait intéressant justement pour la clientèle de plus jeunes.

M. Gingras: Par simulation, effectivement, et je pense que ces modèles européens là pourraient être adaptés au contexte québécois.

M. le Président, si vous permettez, mon confrère aurait peut-être une question. Merci, mademoiselle... madame.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Il y a quelque chose dans votre mémoire que j'ai déjà parlé, alors ça m'a accroché. Des cours de conduite, faire en sorte que les élèves soient confrontés à des situations difficiles, et ça, en toute sécurité, ça, j'avais déjà apporté ça. On le fait avec les motos, hein? Les motos, ils font beaucoup d'exercices pour leur montrer à maîtriser leurs motos. Mais, je me dis, en auto, les jeunes, là, on devrait faire des cours de conduite... ou faire des simulations de

dérapiage pour qu'ils sachent quoi faire quand ça arrive. Parce qu'on est tous pareils, la première fois qu'on dérape, quand on dit qu'on échappe une auto, on est tous un peu... on ne sait pas quoi faire. Mais je pense, moi, que ce serait très important d'aller dans ce sens-là, de montrer aux jeunes comment se comporter quand il arrive des choses de même devant nous.

Mme Dumais (Hélène): Tout à fait, et c'est pour ça en fait qu'on demande que les cours de conduite soient revus justement pour s'adapter à ces situations-là qui pourraient éventuellement se produire dans la conduite automobile des nouveaux conducteurs. Puis je dois vous dire que, moi, personnellement, mes parents, c'est ce qu'ils ont pensé de faire. Et c'est moi qui ai proposé ça aux membres du conseil parce que j'ai eu des parents... peut-être que je viens d'une ancienne mentalité, mais quand même où mes parents ont pris chaque soir, pendant ma période d'apprentissage, quelques minutes pour aller me faire conduire sur la glace, me faire conduire dans un rang, me faire conduire dans un sens unique sur une route de terre, etc., et je pense que j'en suis sortie grandie. Donc, j'espère que ça pourrait s'appliquer éventuellement à d'autres jeunes. Ça pourrait être intéressant.

M. Grondin: Je vous remercie.

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

M. Gingras: On va conserver notre temps pour un peu plus tard.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Une voix: Beauharnois.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Je vais appeler le député d'Ungava, moi, là! Essayez donc Vachon, s'il vous plaît!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): ...

M. Deslières: Merci, merci de votre présentation, ça a été tout à fait quelque chose de nouveau. Deux, trois questions, là. A la page 10, vous faites mention d'une recommandation concernant toute la question de la publicité et de la promotion. C'est de la musique à mes oreilles parce que, je crois que c'est la semaine passée, on a mentionné tout le phénomène un peu dans le même sens que vous le mentionnez.

Vous faites référence bien sûr à de la publicité et vous nous dites: Regardez ça du côté de la conférence européenne. Or, ce n'est pas à vous que je vais dire que le contexte politique est différent, on fait appel à des pays souverains qui ont une leurs forces et qui ont donné une certaine souveraineté à cette conférence-là. Le contexte est différent. On doit passer, ici, par l'instance fédérale,

par le CRTC qui contrôle un peu la publicité, les messages publicitaires des compagnies automobiles. Et vous le mentionnez, et à juste titre, parce qu'on a beau consacrer... je pense que la SAAQ a consacré pratiquement 1 million de dollars, 980 000 \$, là, en termes de promotion, différentes campagnes, mais on voit l'énormité des millions des compagnies automobiles qui vient tout à fait anéantir les effets positifs de ces campagnes-là.

Alors, vous nous interpellez, vous nous interpellez en nous disant... vous interpellez la ministre en disant: Écoutez, là, il y a vraiment un problème; on a beau faire de la sensibilisation, de la promotion sur différents éléments sur la sécurité routière, mais par contre, de l'autre côté, les compagnies automobiles, eux y vont de leurs messages qui sont tout à fait contraires: vitesse, jeunesse — je le répète — liberté, puis on associe ça ensemble de façon à... Vos commentaires sur ça, là, votre réflexion sur ça de façon plus détaillée.

Mme Dumais (Hélène): En fait, l'idée de cette proposition-là, c'est qu'il n'y ait pas de contradiction entre les messages publicitaires qui viennent, par exemple, de l'industrie automobile versus toute la sensibilisation, l'éducation qui peut être faite du côté gouvernemental.

M. Deslières: Il n'y a pas de contradiction, mais il y a quelque chose qui vient anéantir, là.

Mme Dumais (Hélène): Oui, non, c'est ça. Actuellement, il y a une contradiction et on veut éviter la contradiction.

M. Deslières: C'est ça. Exact.

Mme Dumais (Hélène): Évidemment, les moyens qui sont de l'industrie automobile sont gigantesques, c'est difficile de défier tout ça, sauf que je pense qu'il y aurait moyen de continuer la promotion ou... pas le lobby... à l'envers, en fait, que les représentants gouvernementaux aillent rencontrer les représentants de l'industrie qui sont au Québec pour justement les encourager à faire des publicités, par exemple comme, je pense... bien, ce n'est pas je pense, il y a Honda qui fait une publicité très intéressante, en fait qui en a fait plusieurs: Martin Matte, entre autres, avec ses différentes publicités qui sont très intéressantes. Et, dans ce cas-là, je sais, pour en avoir parlé avec M. Collette entre autres, que la SAAQ a envoyé des lettres pour féliciter Honda de ces publicités-là. Ça, c'est un petit moyen, en fait.

Bien sûr, c'est difficile de lutter avec des géants comme ça. Mais quand même les encourager puis leur dire que c'est bien, qu'est-ce qu'ils font, puis qu'on est contents, c'est peut-être un premier pas, en fait, puis ça montre... En fait, Honda montre aux yeux de la population que ça peut être aussi sexy de parler de sensibilisation, et tout ça, par rapport à la population. C'est un peu un contrebalan de tout ce qui se passe par rapport aux modifications de voitures, et tout ça. Mais quand même il y en a qui font des efforts puis il faut les reconnaître, et c'est ce que, je crois, le gouvernement a fait dans ce cas-ci.

M. Deslières: Mais le problème demeure entier. Le problème demeure entier, là, je veux dire, puis on ne voit pas rien apparaître comme mesure dans le projet de loi.

Mme Dumais (Hélène): En fait, par rapport au projet de loi, moi, je dois vous dire que je l'ai parcouru assez rapidement pour me rendre compte que, nous, c'était vraiment le projet de loi n° 42 par rapport au positionnement qu'on avait directement au Conseil permanent de la jeunesse. Maintenant, d'investir dans des campagnes de sensibilisation, ça, on l'a soutenu et on l'a proposé dans le mémoire. Maintenant, qu'est-ce que le gouvernement fera avec ça? Bien, ce sera à eux de juger s'ils ont les moyens ou non de le faire. Ceci étant dit, une perte de vie est une perte de trop, donc je pense qu'il faut prendre les moyens pour améliorer le bilan routier, et tous les moyens sont bons.

● (22 h 40) ●

M. Deslières: Deuxième élément. À la page 4, on parle d'alcool au volant, vous nous dites: «Le Conseil permanent de la jeunesse estime également que l'interdiction totale d'alcool pour les moins de 25 ans est une mesure exagérément répressive.»

Mme Dumais (Hélène): Tout à fait. En fait, c'est toujours dans la même vision comme quoi, si la consommation d'alcool entraîne des pertes de facultés, elle n'en entraîne pas juste pour les moins de 18 ans, les moins de 25 ans, elle en entraîne pour toute la population en entier. Et, quand on envoie ce genre de message là par rapport au 0,05, c'est peut-être différent versus le 0,08, mais, si on impose le zéro alcool, c'est qu'on fait fi de toutes les campagnes de sensibilisation et d'éducation qui ont eu cours dans les dernières années et qui ont eu, selon moi, certains impacts bien intéressants. Par exemple, les campagnes d'Éduc'alcool, les campagnes d'Opération Nez rouge, où on désigne un chauffeur ou on utilise le taxi, donc ça, ça a certains effets. Et je dois vous dire que, notamment par rapport à la tranche des plus jeunes, ça a eu de très sérieux impacts. Et je crois vraiment que ces jeunes-là qui ont été sous l'influence de ces campagnes-là ont vraiment appris à se comporter et à être responsables par rapport à la consommation d'alcool.

M. Deslières: Qu'est-ce que vous suggérez?

Mme Dumais (Hélène): En fait, on suggère, comme je vous le disais, que, s'il y a un zéro alcool qui soit imposé, il soit imposé à tous. Ce qu'on ne souhaite pas en fait, c'est qu'il soit imposé aux moins de 25 ans. Ça, c'est clair, c'est le message qui ressort de tout le mémoire, de toute façon, et, voilà, que ce soit juste en fait pour la population en général. Comme tel, étant donné que je fais partie de la table de la sécurité routière, moi, je suis cette lignée-là et j'adhère aux propos de la table. Donc, éventuellement, peut-être que la table proposera d'aller plus loin que le 0,05 si légalement c'est possible, et ça, ça reste à voir. Mais, comme tel, le 0,05 ne pose pas problème en tant que tel actuellement, parce qu'il est appliqué à toute la population.

M. Deslières: Dernier élément. À la page 13, vous attirez mon attention, vous parlez d'examen pratiques qui sont différents d'une région à l'autre. Ah oui! expliquez-moi ça, là.

Mme Dumais (Hélène): C'est la vraie vie.

M. Deslières: Oui, oui, bien, c'est ça. Je veux entendre ça, la vraie vie, moi.

Mme Dumais (Hélène): En fait, ce qu'on entend et ce qu'on a vécu au sein du conseil en tant que jeunes qui avons suivi des cours de conduite parfois en région, ce qu'on se rend compte, c'est que les cours de conduite qui sont donnés sont donnés pour que le jeune puisse passer son examen, donc ça ne va pas au-delà de ça. On a des simulations, on fait les parcours, mais il n'y a pas de surprises dans les examens qu'on passe. Et ça, ça peut être complaisant en fait par rapport aux examens qui sont passés. S'ils ne sont pas complets, s'ils ne sont pas conformes à tout ce qui se passe comme situation routière, bien ça peut poser problème. Voilà. Donc, ça détecte moins un petit peu les jeunes qui ont un comportement... ou les nouveaux conducteurs qui ont des comportements plus à risque. On arrive à passer son examen et c'est ensuite qu'on voit les conséquences un petit peu plus fâcheuses sur la route.

M. Deslières: Mais ça, c'est différent d'une région à l'autre?

Mme Dumais (Hélène): Je crois bien que oui. D'un endroit à l'autre, selon la personne qui donne le cours de conduite... l'école de conduite, il y a des différences marquées d'un endroit à l'autre. Je n'ai pas de noms à vous donner ici, bien sûr, mais, comme tel, on a vécu l'expérience, et c'est ce qui ressort dans les propos des jeunes.

M. Deslières: Donnez-moi des exemples concrets, là, s'il vous plaît.

Mme Dumais (Hélène): Je vais vous en donner un qui n'a pas nécessairement d'incidence sur les accidents de la route, mais, en tant que tel, dans certains endroits, par exemple, on ne montre pas ou on n'insiste pas sur comment faire un crâneau, parce que, dans certains endroits, il n'y a pas de stationnements en ligne, il y a seulement des stationnements droits. C'est ça. Donc ça, c'est un exemple parmi tant d'autres, là. Il y en a sans doute des plus probants par rapport à la conduite en tant que telle, mais ça, c'en est un qui existe dans la vraie vie.

M. Deslières: C'est parce que j'essaie de saisir. C'est sûr qu'un examen pratique à Montréal doit être pas mal différent de, je ne sais pas, moi, à Gaspé ou... puis ce n'est pas... c'est un exemple, là. Ça doit être différent, forcément.

Mme Dumais (Hélène): Oui, sans doute.

M. Deslières: Mais comment faire pour ne pas que ce soit différent?

Mme Dumais (Hélène): Bien ça, je pense que ce n'est pas à nous à déterminer ça. Il faut regarder justement comment les cours de conduite se donnent et s'assurer que les écoles de conduite qui sont reconnues soient reconnues pour leur compétence et qu'on s'assure en fait que les cours de conduite soient plus sévères peut-être dans la pratique et dans ce qui est donné comme enseignement. Donc, ce n'est pas au conseil de déterminer comment ça va se passer, ces cours-là, mais on fait la proposition de regarder le tout et d'évaluer le tout.

M. Deslières: Mais ça peut se produire dans une même région.

Mme Dumais (Hélène): Tout à fait.

M. Deslières: Ça peut se produire dans une même région. Ce n'est pas une question...

Mme Dumais (Hélène): Selon les écoles de conduite, selon les gens.

M. Deslières: Donc, ce n'est pas sur une base territoriale...

Mme Dumais (Hélène): Non, non, non, pas du tout.

M. Deslières: ...ce n'est pas sur une base de région, parce que vous l'amenez en disant: D'une région à l'autre, il peut y avoir des différences. Vous l'avez constaté, vous avez des exemples, mais... C'est parce que j'essaie de comprendre. Dans une même région, forcément il y a des êtres humains qui vont expliquer les choses différemment, qui vont juger les affaires différemment.

Mme Dumais (Hélène): Tout à fait. Mais il faut juste partir sur les mêmes bases, c'est ce qu'on dit. Puis évidemment il faut que les cours qui soient conçus puissent s'appliquer. On s'entend que la conduite sur la 40, ce n'est pas la même que sur la 20 entre Rimouski puis Bic, là. Mais quand même il y a des situations qui peuvent être comparables d'un endroit à l'autre, puis il faut vraiment revoir les cours de conduite de la façon dont ils sont conçus actuellement.

M. Deslières: Je reviendrai si j'ai du temps. Merci, madame.

Le Président (M. Bergman): Trois minutes.

M. Deslières: Je reviendrai. C'est correct.

Le Président (M. Bergman): Ça va? Alors, Mme Dumais, merci pour votre contribution.

Mme Dumais (Hélène): Merci à vous.

Le Président (M. Bergman): Je suspends nos travaux pour 10 minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 46)

(Reprise à 22 h 56)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! On souhaite la bienvenue à la Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes. Mme Gagnon, M. Poulin, bienvenue. Vous avez une période de 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre. Alors, c'est à vous la parole.

Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes du Québec inc. (CPBBTQ)

M. Poulin (Renaud): Merci, M. le Président. La Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes du Québec est un organisme qui a été fondé en novembre 1993, qui représente près de 2 000 établissements licenciés, seulement des établissements... où seulement des adultes fréquentent ces établissements-là.

Le 14 novembre 2007, la ministre des Transports et ministre responsable de la région de la Mauricie, Mme Julie Boulet, a déposé à l'Assemblée nationale un projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'incapacité. Un communiqué émanant du gouvernement du Québec, daté du même jour, faisait état du fait que ce projet de loi s'inspire très largement du rapport et des recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière, déposé en juillet 2007, regroupant les représentants de 41 partenaires qui ont analysé sérieusement la question depuis plusieurs mois.

On sait maintenant que les règles et les mesures proposées concernent la vitesse, l'alcool au volant, les radars photo et les caméras au feu rouge, l'accès graduel au permis de conduire, le cellulaire au volant et les limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds. Outre les conducteurs de véhicules automobiles qu'il vise, ce projet de loi interpelle bien évidemment plusieurs acteurs sociaux qui gravitent autour de la conduite automobile et dont fait partie la Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes du Québec. La responsabilité sociale qui incombe à l'ensemble de ses membres concerne notamment la sécurité routière après qu'un client ait consommé de l'alcool.

Désireuse d'être partie prenante à la réforme projetée par Mme Boulet, la corporation, au nom de tous ses membres, tient à remercier la ministre et ce comité pour l'occasion qui lui est offerte de s'exprimer sur quelques points pouvant être pris en considération dans les modifications législatives et réglementaires projetées.

D'entrée de jeu, la corporation tient à souligner son accord avec l'esprit de cette réforme en autant, bien entendu, que les nouvelles mesures adoptées portent fruit au niveau de l'amélioration de la sécurité publique, tout en préservant la qualité de vie et les droits fondamentaux de l'ensemble des citoyens de même que le maintien du niveau d'affaires des détenteurs de permis d'alcool qui, par leur industrie, engendrent des retombées économiques qui se mesurent en dizaines de millions de dollars par année.

En ce sens, la corporation se questionne sur la pertinence de ramener de façon générale le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05, imposant de la sorte à l'ensemble des citoyens une mesure corrective qui résulte du fait d'une portion de la population seulement. On risque de faire subir au plus grand nombre le résultat de l'irresponsabilité de délinquants de l'alcool au volant. En termes plus simples mais plus clairs, on punit la classe au complet à cause du comportement de quelques cancrs d'arrière-ban. Il y a une injustice qui nous paraît évitable, une injustice qui nous paraît évitable. Il faut noter que, dans son rapport, la Table québécoise de la sécurité routière n'a jamais recommandé d'abaisser le taux d'alcoolémie à 0,05, malgré que la ministre Boulet prétende s'en inspirer

pour atteindre cet objectif. C'est notamment ce qu'a prétendu le député de Beauharnois et porte-parole du Parti québécois en matière de transport, M. Serge Deslières, dans un communiqué du 14 novembre 2007. Pour ce dernier et son parti, la question de la sécurité routière mérite...

Des voix: ...

M. Poulin (Renaud): ...rappeler, oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Poulin (Renaud): Une grande inspiration.

Une voix: Pardon?

● (23 heures) ●

M. Poulin (Renaud): Une grande inspiration, votre communiqué. Bon. Pour M. Deslières, la question de la sécurité routière mérite une attention plus pointue de la part du gouvernement. Le député Deslières se demande pourquoi la ministre n'a retenu que le quart des 23 recommandations de la table de concertation. Il dit ceci: La ministre pénalise tout le monde, alors que, la minorité la plus dangereuse, les récidivistes, elle les laisser filer et ne s'attaque pas à eux.

La corporation retenait qu'il n'y a pas de solution simple. Du même coup, elle désire rester loin de toute solution qui a pour effet d'astreindre l'ensemble de la population à des mesures dont seuls ceux qui font preuve d'irresponsabilité devraient en payer le prix. Il n'est pas surprenant de se faire dire par les chercheurs que les conducteurs aux facultés affaiblies n'ont en général pas peur de se faire prendre à 0,08: ils sont irresponsables à ce taux d'alcoolémie ou à un taux plus élevé. Rien n'indique qu'ils seront plus responsables si on impose à l'ensemble des conducteurs, dont ils font partie, la règle du 0,05.

Le résultat net risque de nous faire tomber dans une opération de ratissage très large pour finalement mettre la main au collet de la même proportion de fauteurs de troubles sans nécessairement les mater. La corporation soumet respectueusement qu'une piste importante de solution passe par le ciblage systématique des délinquants de la route en matière de facultés affaiblies, et cela englobe tout affaiblissement résultant de l'alcool ou de la drogue au-delà des limites statutaires.

Selon le Conseil canadien de la sécurité, on sait que les provinces et territoires ne créent pas d'infraction liée au taux d'alcoolémie parce que la Constitution ne leur permet pas. Elles ont toutefois le droit de prévoir des suspensions administratives du permis de conduire, selon cet organisme. En même temps, on sait également que moins de la moitié des répondants au Canada savaient que la police pouvait leur faire perdre le privilège de conduire si le taux d'alcoolémie était inférieur à celui prévu par leur province. Seulement 40 % des répondants connaissaient cette limite, selon un sondage effectué récemment par la Fondation des recherches sur les blessures de la route.

Cette situation justifie d'autant plus l'adoption d'un système d'évaluation du taux d'alcoolémie assujéti au ciblage de la clientèle délinquante beaucoup plus qu'à la population générale. C'est clair, au Canada, la

plupart des gens ne savent même pas que le taux est à 0,05 ou à 0,04, selon les provinces; ils conduisent quand même en pensant que le taux est à 0,08. Ça fait que ce n'est pas une mesure qui a eu un impact quand même pour faire diminuer les accidents.

Par ailleurs, du point de vue de la corporation, on ne peut ignorer que notre société a fait des choix de permettre que l'on boive socialement. Cette activité aux retombées financières importantes doit être soutenue tant qu'elle reste dans la légalité. Une des mesures les plus significatives serait d'investir dans les systèmes de accompagnement. Depuis plusieurs années déjà, le rapprochement qui se fait dans la période des fêtes a très certainement contribué à épargner beaucoup de vies et à éviter des blessures à un grand nombre de personnes. On pourrait installer aussi des systèmes à la grandeur du Québec. Heureusement, dans les grandes villes comme Montréal ou Québec, nous avons déjà ces systèmes-là à l'année longue. Mais on ne retrouve pas aucun appui pour les plus petites municipalités, surtout pour les petits villages qui sont pris, eux autres, sans système pour leur clientèle.

Dans un autre ordre d'idées, nous savons que, dans quelques pays d'Europe, le taux d'alcoolémie a été considérablement abaissé. Cette mesure draconienne existe en parallèle avec le fait que certains bars demeurent ouverts 24 heures sur 24. Nous n'en sommes pas rendus à cela. Ici, personne à date ne se fait le promoteur d'une telle politique, une société qui veut qu'on soit responsable vis-à-vis des gens en état d'ébriété. Nous trouvons que c'est inadmissible qu'on mette tout le monde sur la route à 3 heures du matin. Il y a des établissements au Québec qui ont jusqu'à 400, 500 personnes, ils sont obligés de les faire sortir sur la route, ils ne peuvent pas contrôler ça.

On s'est inspiré beaucoup de qu'est-ce qui se fait aussi ailleurs. Nous, on ne parle pas de laisser les bars ouverts 24 heures sur 24, mais on peut regarder qu'est-ce qui se fait au Canada et qu'est-ce qui se fait aux États-Unis. Et, après 2 heures, les établissements peuvent rester ouverts encore une heure, deux heures ou trois heures à ne servir que seulement de la liqueur ou de l'eau et permettre aux gens de partir d'une façon graduelle. On a un terme dans l'industrie qui dit: On laisse mourir l'événement. Ici, au Québec, c'est illégal de le faire, mais, lors de grands événements, comme au festival gai à Montréal ou même ici, à Québec, les gens qui administrent ça le font, illégalement, mais ils laissent mourir l'événement. Si on s'inspire régulièrement de qu'est-ce qu'ils font ailleurs, on aimerait, une fois pour toutes, qu'on soit capables de regarder cet aspect-là, parce que ça nous cause énormément de problèmes à la fermeture des établissements.

En conclusion, la Corporation des propriétaires de bars, brasseries et tavernes du Québec est fortement consciente, en sa qualité de citoyen corporatif, de l'importance de la vie humaine et du maintien de l'intégrité physique et morale de tout citoyen quel qu'il soit. En ce sens, le volet Alcool au volant de la réforme de la ministre Boulet l'intéresse au plus haut point, malgré qu'elle tienne compte également de tous les autres aspects de cette réforme. La corporation salue les efforts du gouvernement pour réduire au minimum les pertes de vie et les blessures occasionnées par la

consommation abusive d'alcool liée à la conduite automobile. Toutefois, la corporation s'inquiète du fait que l'application générale de la mesure visant à réduire à 0,05 le taux d'alcoolémie au lieu de le maintenir à 0,08 est de cibler et punir efficacement les conducteurs fautifs. Il pourrait se trouver encore des personnes qui réussiraient à échapper à la loupe du législateur et des forces policières parce qu'elles se fondent encore dans la masse.

Nous avons soumis, en 2001, un document. On l'a regardé encore et on se retrouve encore, six ans après, avec les trois mêmes groupes qui sont vraiment problématiques. Ce sont les gens de 18 à 21 ans qui ont de la difficulté à contrôler l'alcool, ils commencent à consommer, ils sont plus portés à en prendre. On retrouve toujours le même groupe, partout à travers le monde, de 21 à 34 ans qui sont des gens qui sortent plus, ils ont plus de moyens, ils sont plus souvent sur la route. Et aussi on retrouve encore, toujours, la même catégorie de gens qui ne respectent pas la loi: que ce soit à 0,20 ou à 0,15, on pourrait mettre à 0,00, ces gens-là vont consommer quand même.

Généralement, nous, on pense qu'on devrait peut-être cibler les groupes problèmes puis essayer de travailler avec les groupes problèmes. On a quand même plusieurs outils ici, au Québec, qu'on trouve qu'ils sont peut-être mal utilisés, dont le projet Nocturne avec les policiers qui fréquentent nos établissements régulièrement, et à l'occasion on pourrait peut-être plus utiliser ça. On a eu quand même certains bons résultats dans les années passées avec la question de la sensibilisation des employés, et les propriétaires sont plus conscients de ça. Mais il faudrait que ce soit sur une base annuelle parce que, dans notre industrie, je vous dirais qu'il y a un grand roulement d'employés: les gens sont là à peu près une période de deux, trois ans; après ça, ils s'en vont dans d'autres métiers. Il faudrait continuer à le travailler à ce niveau-là.

Bien, pour conclure, la corporation est quand même consciente des problèmes et elle a toujours participé, elle va collaborer à tous les projets de loi que vous allez soumettre.

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

Mme Boulet: Alors, bonsoir, M. Poulin. C'est madame...

Mme Gagnon (Lise): Gagnon.

Mme Boulet: Ça me fait plaisir, Mme Gagnon. Merci d'être avec nous. On sait que l'heure est... Ce n'est pas tôt dans la soirée, mais ça nous fait grand plaisir d'être là et ça va assurément nous apporter des éléments intéressants.

Alors, écoutez, moi, je vais revenir sur... Vous avez cité le député de Beauharnois...

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, mais je vais revenir parce qu'il faut que... C'est correct. C'est parce que vous dites que...

M. Deslières: ...autres, hein, ça rentre, là.

Mme Boulet: Le député de Beauharnois a dit qu'on avait répondu seulement au quart des recommandations de la table. Alors, je voudrais juste lui préciser qu'en fait il y en a huit, sur 23 recommandations, il y en a huit qui sont réalisées, il y en a 12 qui sont en cours ou en continu puis il y en a trois qui sont à venir en 2008. Toutes les mesures ne demandent pas des modifications législatives. Alors, il y a des choses qui sont en train de se faire et qui ne demandent pas nécessairement des modifications législatives. Et, sur les recommandations, on pouvait en retrouver deux, trois, notamment les photoradars, c'en était une, les caméras feu rouge, c'en était une autre, la vitesse excessive, c'en était une troisième. Alors, souvent, on peut regrouper les trois mêmes actions sous une même modification législative qu'on a apportée au projet de loi. Alors, ce n'est pas un quart, mais, l'action qu'on fait, on a essayé de cibler l'ensemble des 23 recommandations.

Évidemment, il y a des actions à court, à moyen et à long terme, et il y a des partenaires qu'il faut interpeller également, au niveau de la publicité notamment, il y a des partenaires, le fédéral, que ce soit l'industrie, alors il y a des partenaires qu'il faut interpeller. Mais ça, on est en action là-dessus, mais ça ne passe pas nécessairement à l'intérieur d'un projet de loi. Alors, c'était juste pour apporter des précisions.

Maintenant, on dit, là... Parce que l'ADQ, et le PQ, dit souvent: C'est les récidivistes, c'est les récidivistes. On n'a jamais dit que ce n'étaient pas les récidivistes, le problème. On en convient tous que le gros problème, ce sont les récidivistes. Maintenant, ce qu'il est important de dire... et on a eu le monsieur qui était le représentant des corps policiers municipaux du Québec qui a dit: Oui, il faut s'attaquer aux récidivistes, oui, il y a des mesures dans la loi, et, au-delà des mesures dans la loi, il faut également que les procureurs aient des sentences encore plus sévères à l'égard de ces gens-là. Alors, ça, on achète ça également.

● (23 h 10) ●

Mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas travailler en amont, et la mesure du 0,05 vient en amont. Ce qu'on dit ici, c'est qu'on veut envoyer un message clair: 80 % des gens qui se font prendre pour une première infraction en état d'ébriété ou avec un taux d'alcoolémie, c'est une première offense, c'est une première infraction. Et ce sont des gens qui sortent de vos établissements bien souvent, pas nécessairement juste de chez vous, ça peut être un party de Noël, ça peut être à l'intérieur d'un souper entre amis, mais 80 % des gens, c'est une première offense. Alors, il ne faut pas dire: Bien, il faut juste s'attaquer aux récidivistes.

Les récidivistes, au Québec, sur le nombre d'infractions au Code de la sécurité routière, en 2006, il y a eu 793 000 infractions au Code de la sécurité routière, et les récidivistes criminels représentent 0,5 % des gens qui ont reçu des infractions. Alors, 0,5 % des infractions, 0,5 % de 793 000 infractions... Alors, c'est correct, il faut faire plus pour les récidivistes, mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire pour les 80 % qui se font prendre lors d'une première infraction. Alors ça, c'est important de le dire.

Alors, c'est faux de prétendre également qu'à 0,05 il n'y a pas de conséquence. M. De Koninck et les experts... On va avoir demain l'institut de la santé publique, qui va nous dire qu'il y a des études qui confirment qu'à 0,02 parfois certaines personnes ont des problèmes de coordination, de concentration, que même le champ visuel est rapetissé et on se retrouve avec un effet tunnel. À 0,02, il y a des gens qui ont cette problématique-là. Et, entre 0,05 et 0,08, on a jusqu'à cinq fois plus de chances d'être impliqué dans un accident. Alors, je comprends que ça ne répond pas aux impératifs de vos entreprises, de vos commerces, ça, je comprends ça, puis je n'essaierai pas de vous faire changer d'idée. Mais il ne faut pas prétendre que ça n'a pas d'impact sur la sécurité routière.

Le député de l'ADQ va nous répéter son 6 %, parce qu'il nous le dit à chaque fois. 6 %, bien, c'est une douzaine de décès puis c'est à peu près une centaine de blessés par année. Ce n'est pas rien. Chaque personne qu'on peut sauver au Québec, c'est l'objectif qu'on s'est fixé, comme gouvernement, chaque vie humaine compte. On a un bilan routier, au Québec, qui s'empire d'année en année. On a 717 décès en 2006, c'est deux décès par jour, une personne blessée ou une victime à toutes les 11 minutes. Ce n'est pas vrai qu'on va dire: Les 12 premières ne sont pas importantes. Ça n'a pas d'allure, dire ça.

Il faut s'attaquer à l'ensemble des éléments qui composent ce bilan-là, et le 0,05 est une façon d'intervenir en amont de la problématique de la consommation d'alcool et de la conduite automobile. Et c'est dans ce sens-là que nos mesures touchent le 0,05, touchent les récidivistes, touchent les problèmes de vitesse au volant, touchent également les jeunes conducteurs, les limiteurs de vitesse, c'est l'ensemble de ces éléments-là qui vont faire que l'action gouvernementale ou l'action de l'ensemble des parlementaires à l'Assemblée nationale vont nous permettre d'améliorer le bilan de la sécurité routière. Alors, je comprends que, pour vous, c'est un impératif économique. Nous, on a un impératif de sécurité routière et un impératif de sauver des vies humaines.

Alors, ce que j'aimerais savoir, moi, de votre part... C'est que, le 0,05, on ne l'a pas inventé, là, on a ça en Colombie-Britannique depuis 1979, en Alberta depuis 1975, la Saskatchewan est même à 0,04, l'Ontario, qui est notre voisin — puis je pense que les Ontariens ne sont pas si différents de nous, là — alors on a ça depuis 1981. Est-ce que vous avez des données avec des chiffres... Parce que, oui, les Français, notamment les Français, consomment, puis c'est des gens qui aiment le bon vin puis des gens qui aiment les soirées bien arrosées. Et est-ce que vous avez des chiffres à savoir: Quand ces administrations-là ou ces organisations-là sont passées de 0,08 à 0,05, est-ce qu'ils ont fermé tous les bars du jour au lendemain? Est-ce qu'on a un chiffre? Sur quoi on se base pour dire, là, que ça va être dramatique pour les tenanciers, alors qu'on dit pertinemment, dans les articles de journaux, au cours des derniers jours, que les gens avaient l'habitude d'organiser, d'avoir un plan B finalement quand ils consommaient?

Moi, si je veux un plan A puis un plan B, que je sois à 0,08 ou à 0,05, je vais avoir besoin de mon plan B pareil. Je ne vois pas en quoi ça m'empêcherait de sortir

si j'ai un plan B parce que j'ai peur d'être à 0,08. Pourquoi je ne peux pas avoir le plan B si éventuellement je risque d'être à 0,05? Alors, si le principe du raccourcissement est efficace à 0,08, pourquoi il ne l'est pas à 0,05? Expliquez-nous ça. Puis est-ce que vous avez des chiffres qui démontrent que votre industrie, demain matin, va perdre 50 % de son chiffre d'affaires ou si...

Je comprends, là, je comprends qu'il y a une préoccupation économique, mais, nous, on est là pour sauver des gens, on est là pour sauver des vies humaines. Et c'est dans ce contexte-là que le 0,05 a été mis en place. Parce qu'il y a des scientifiques, il y a des études qui démontrent qu'à 0,05 notamment on peut être à risque sur le réseau routier.

M. Poulin (Renaud): Mme la ministre, votre démarche est louable, ça, on ne peut pas le contredire, vous êtes là pour sauver... vous voulez sauver des vies, mais vous avez plusieurs questionnements. Avant de venir ici, aujourd'hui, on était avec l'Association des brasseurs, qui est l'organisation qui est la mieux perçue pour nous guider. On ne prétend pas et je n'ai pas prétendu qu'il y aurait 50 % des bars, au Québec, qui fermentaient. C'est un peu la même chose quand vous avez imposé la Loi sur le tabac, on n'a jamais prétendu qu'il y aurait 50 %, mais il y a eu un impact, un impact important. Toute modification, changement d'habitude aux consommateurs va emporter des changements d'habitude.

Nous, qu'est-ce qui nous inquiète le plus aussi, c'est là... Il y a deux choses qui nous inquiètent. Parce que, si vous regardez qu'est-ce qui se passe ailleurs au Canada... Vous nous avez soumis plusieurs provinces, plusieurs territoires. Nous, on vous soumet aussi que ces provinces-là et ces territoires ont apporté des modifications réglementaires à l'opération de permis d'alcool qui, dans... ce projet-là ne regarde pas ça. Si vous allez en Ontario, les bars ferment à 2 heures, mais vous pouvez rester là jusqu'à 3 heures, 3 h 30. Quand, nous, on va aux États-Unis, on s'en va encore à Las Vegas, il n'y a pas un tenancier de bars qui ne peut pas... qui ne comprend... ils ne pas comprennent pas comment on peut faire, avec 600 personnes, à 3 heures du matin, de toutes les mettre sur le trottoir. On se veut une société responsable, mais quel outil que vous nous donnez? Qu'est-ce qu'on fait avec les 600 personnes à 3 heures du matin puis qu'on met toutes sur le trottoir? Il n'y a pas un système de taxi ou quoi que ce soit qui peut aider ces gens-là. En plein hiver, ils vont vouloir.

Nous, qu'est-ce qu'on aimerait aussi dans le projet: qu'on voie aussi des mesures pour nous aider à mieux travailler à ce niveau-là. C'est ça qui nous préoccupe le plus. Mais c'est évident qu'il va y avoir un impact, parce que les gens vont s'imaginer qu'à 0,05 c'est une bière ou deux bières, qui est quand même faux, on peut prendre un peu plus d'alcool que ça, et c'est ça qui va être un peu malheureux pour nous.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: M. Poulin, Mme Gagnon, bonsoir. Pour vous autres, c'est peut-être un peu normal,

à 11 heures, là, de venir nous rencontrer; nous autres, c'est en fin...

M. Poulin (Renaud): Enfin une commission à une heure normale!

M. Ouellette: ...mais, pour nous, c'est la fin de la journée, puis on fait partie de la troisième catégorie, dont vous n'avez pas précisé l'âge, là, ça fait qu'effectivement on a peut-être un petit peu plus besoin de repos.

Je vais essayer de comprendre certaines choses. Vous nous avez dit, d'entrée de jeu, que vous représentiez 2 000 établissements. On a eu un autre intervenant, la semaine dernière, l'Union des tenanciers de bars, qui représente, lui, 1 500 établissements. Donc, je présume que vous représentez à vous deux la moitié des établissements qu'il y a au Québec?

M. Poulin (Renaud): Bien, pas nécessairement. Il y a deux choses, il y a un comparable entre les deux associations: nous, il y a un membership à payer, il faut que les gens paient pour être membres, annuellement; dans l'autre association, bien, ce sont des gens qui ont donné leur nom lors du combat sur le tabac, ils sont... J'imagine que la banque de données est restée à ce niveau-là aussi. Parce que c'est évident qu'avec qu'est-ce qui s'est passé sur le tabac on avait quand même des gens qui sont dans deux associations, on a aussi des membres qui sont dans l'Association des restaurateurs. Je veux dire, c'est des gens qui peuvent aller d'une association à l'autre, là.

M. Ouellette: O.K. J'ai deux autres questions pour vous. Vous avez parlé, à un moment donné, peut-être d'avoir un... qui pourrait aider à la conscientisation sociale ou qui pourrait vous aider, à un moment donné, dans l'application de cette mesure-là, à avoir un genre de système de raccourcissement. Et vous n'êtes pas sans savoir, dans l'industrie, qu'il y en a déjà qui sont en place, là je pense à Extrême Limite, je pense à Point Zéro 8...

M. Poulin (Renaud): Point Zéro 8, entre autres, là.

M. Ouellette: ...ou à d'autres, là. Mais je veux vous entendre là-dessus, vous seriez partisans d'avoir... Parce que, là, dans la période des fêtes, on a Nez rouge, qui est juste des bénévoles...

M. Poulin (Renaud): À l'année longue, dans tous les territoires, à la grandeur du Québec. Si on peut le faire dans le temps des fêtes, on pourrait peut-être l'élargir aussi plus souvent dans l'année, si ce n'est pas 12 mois par année. Parce que c'est sûr que, pour Montréal et Québec, ça ne nous pose pas de problème, mais, si on parle de petites municipalités, ça cause des problèmes aux tenanciers de bars, ou dans un village, ou quoi que ce soit.

M. Ouellette: Mais en quoi le service de raccourcissement vous aiderait ou pourrait vous nuire dans la fréquentation des gens au niveau de vos bars?

● (23 h 20) ●

M. Poulin (Renaud): Bien, ça ne peut pas nous nuire, ça va juste nous aider. Parce que les gens sortent boire, mais ce n'est pas pour boire de l'alcool, c'est pour... ils veulent rencontrer des gens, c'est pour sortir, socialiser — c'est ça, on va dans un bar pour ça — et des fois, quand on arrive dans un établissement, il y a des gens qui peuvent peut-être se priver parce qu'ils se disent: Bien, si je vais dans ce bar-là une couple d'heures... ça ne leur tente pas que leur auto reste là parce qu'ils travaillent le lendemain. C'est pour ça qu'on a des services, des outils pour nous aider. Ça permet aux gens de venir en toute tranquillité dans un commerce, puis, s'ils ont consommé plus d'alcool, hein, ils s'en vont avec le système, puis, le lendemain matin, ils ont leur auto. Je vous dis, je vais me répéter encore, les petits villages, les villes, ils n'ont pas ce moyen-là, puis eux sont beaucoup plus inquiets de baisser le taux à 0,05. Parce que vous avez une petite auberge que... On a rencontré des gens à Télé-Québec, la semaine passée, ils ont une petite auberge. Est-ce que les gens vont prendre un ou deux verres de vin? Bien, ils vont peut-être décider de ne pas y aller tant qu'à prendre un... C'est ça qui va se produire, c'est ça qui va arriver, parce qu'ils n'ont pas de système pour les aider.

M. Ouellette: O.K. Donc, définitivement, la base de tout, c'est une conscientisation sociale. On parle beaucoup des...

M. Poulin (Renaud): Oui, parce que, si vous voulez mettre des amendes reliées à ça, il serait intéressant que cet argent-là soit réinvesti au moins pour aider à sauver des vies. Si vous prenez cet argent-là que les gens vont payer parce qu'ils ont été fautifs, dans un secteur, pour l'envoyer à d'autres choses, nous, on aimerait au moins qu'il y ait un certain réinvestissement qui va se faire pour aider l'ensemble. C'est une possibilité qui pourrait se faire aussi.

Une voix: ...

M. Ouellette: C'est la voix de ma conscience qui me dit qu'il reste deux minutes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: On parle de récidivistes, parce qu'on en entend parler déjà depuis plusieurs jours, sinon depuis le dépôt du projet de loi. Il y en a certainement. C'est sûr qu'il y a des récidivistes qui ne passeront pas par les bars. Il y en a certainement qui vont dans les bars aussi puis qui prennent la roue en sortant de là. Avez-vous des suggestions, ou y a-tu des mesures, au niveau des récidivistes, que vous pensez ou que vous souhaiteriez qu'elles soient incluses dans le projet de loi?

M. Poulin (Renaud): Nous, au niveau des bars, la seule façon, c'est de ne pas qu'ils partent avec leur auto. Les employés ont été quand même sensibilisés et formés depuis... avec Educ'alcool, avec... régulièrement. Je pense que les données démontrent aussi que l'industrie se comporte de mieux en mieux à chaque année, parce qu'on a toujours un taux d'accidents qui a

baisé aussi. Mais un récidiviste, c'est un récidiviste, vous savez que c'est un criminel, ce n'est pas facile à contrôler, là.

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

Une voix: Pour les deux dernières minutes.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. Renaud, madame, bienvenue à cette heure tardive. Je vous écoutais parler un peu avec mon collègue tantôt, avec les mesures de raccompagnement, et je regardais un peu ça, puis je me disais: Est-ce que la corporation et ses membres seraient prêts à participer financièrement? Parce que, de l'autre côté — puis je pense que vous me corrigerez, vous me le dites si je me trompe — vous avez dit: Il faudrait que le gouvernement participe dans la mise en place d'un programme de raccompagnement. À la limite, je me dis: Il y a l'industrie du taxi, hein? On avait l'industrie du taxi qui serait ici, en face de nous, puis qui dirait: Bien là, vous nous enlevez du business. Eux, l'industrie du taxi, les permis, seulement à Montréal, coûtent environ 225 000 \$. Il faut, à un moment donné, qu'il y ait des clients, et votre clientèle dans les bars est des clients de l'industrie du taxi. Alors, il y a un équilibre à faire.

Mais je voudrais vous amener peut-être une petite question, puis vous me répondez. Vous avez dit tantôt qu'en Ontario les bars ferment... 2 heures, je pense, la vente d'alcool finit à 2 heures, les bars restent ouverts jusqu'à 3 heures du matin, nécessairement pour peut-être dégriser les gens puis faire partir, jusqu'à 3 heures du matin, là, mais...

M. Poulin (Renaud): On pourra revenir là-dessus, si vous voulez, là.

M. Tomassi: Exactement.

M. Poulin (Renaud): Je vais expliquer un peu le changement.

M. Tomassi: Est-ce que c'est une mesure que vous semblez préconiser pour ici, au Québec, qu'on refasse la loi, qu'on permette la vente d'alcool jusqu'à 2 heures du matin puis qu'on laisse les bars ouverts jusqu'à 3 heures du matin?

M. Poulin (Renaud): Nous, on ne parle pas de refaire la loi jusqu'à 2 heures du matin ou à 3 heures du matin. Il y a un phénomène qui se produit, là, puis c'est un phénomène mondial, ce n'est pas seulement qu'au Québec ou en Ontario. C'est que maintenant les gens sortent jusqu'à 7 heures le matin, 8 heures le matin... on appelle — vous savez c'est quoi — dans le milieu, des bars sans alcool. C'est que les gens maintenant se promènent d'une place à l'autre jusqu'à 6 heures le matin. Il y a des endroits qui le font. En Europe, maintenant, c'est permis de prendre de l'alcool 24 heures sur 24. Si vous voulez modifier la loi, le mettre à 24 heures sur 24, on serait sûrement d'accord. Vous avez cette ouverture-là, il n'y aura pas de problème à ce niveau-là.

C'est qu'il ne faut pas prendre les gens comme tous des enfants. Ce sont des adultes. Si quelqu'un veut prendre un alcool à 4 heures du matin, il n'y a personne qui peut vous blâmer. Qu'est-ce qu'on va vous blâmer, vous, c'est de prendre votre auto puis partir après ça. C'est ça qui est criminel, ce n'est pas prendre un verre de bière à 4 heures puis à 5 heures du matin. Ça n'a rien à voir. Bon. Mais, ici, on n'a pas cet esprit ouvert à ce niveau-là, sauf que, pour régler un peu plus le problème, c'est de permettre... Le 30 minutes qui était envisageable il y a 15 ans, 20 ans...

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

M. Poulin (Renaud): ...il était envisageable, il n'est peut-être plus envisageable aujourd'hui, parce que les moeurs, les habitudes ont changé. Ça, c'est qu'est-ce que, nous, on dit. Puis on vous dit: Si vous regardez le 0,05 de qu'est-ce qui se fait ailleurs, mais regardez donc aussi un peu qu'est-ce qui se fait aussi ailleurs. C'est juste ça qu'on dit.

M. Tomassi: En Europe, ils sont à 0,05 puis ils s'en vont vers le 0,02 aussi.

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

M. Poulin (Renaud): Mais, en Europe, c'est 24 heures sur 24, les établissements.

M. Tomassi: Non, non, mais je vous dis...

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

M. Tomassi: On règle l'autre problème par la suite. Là, vous allez nous mener... Vous parlez du 0,02.

Le Président (M. Bergman): ...malheureusement, votre temps est écoulé. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Écoutez, je pense que c'est important effectivement de rappeler que c'est un projet de loi important, qui a des impacts sur toute notre société, et c'est un travail sérieux que les parlementaires ont à faire, dans le respect des opinions de chacun. Et merci de vous être déplacés ce soir à une heure tardive, qui vous plaît peut-être. Moi aussi, il n'y a pas de problème. C'est un peu tard. Donc, Mme Gagnon, M. Poulin, bienvenue.

Tous les parlementaires ici, sans risque de me tromper, ont l'objectif de sauver des vies, de réduire le nombre d'accidents sur les routes et on diverge peut-être d'opinion sur les moyens à employer. On parle plus précisément, ce soir, du 0,05, de la volonté du gouvernement libéral de réduire le 0,08 au 0,05, donc d'adopter une norme pour le 0,05 à 0,08. La norme du 0,08, là, ce n'était pas tombé du ciel, ça. Le taux d'alcoolémie à partir duquel les effets de l'alcool augmentent sur une base exponentielle, c'est une base scientifique. Et, quand on compare... parce qu'on compare, de l'autre côté de la

table, entre les provinces, entre les pays, puis etc. Si on compare avec la Grande-Bretagne, la limite là-bas est de 0,08 tout comme ici, et leur bilan routier est par contre très bon comparativement au nôtre. On a 5,6 décès par 100 000 habitants en Grande-Bretagne, comparativement au Québec qui est de 9,6 décès par 100 000 habitants, presque le double pour un même taux d'alcoolémie. Ils doivent faire des choses là-bas qui sont meilleures qu'ici. Par contre, je peux vous assurer qu'après y avoir été voilà deux ans: meilleure surveillance policière qu'ici, donc plus de policiers pour faire respecter les règles.

J'aimerais vous dire qu'à l'heure actuelle je trouve que... C'est une solution qui est amenée par le gouvernement, et, après avoir entendu beaucoup d'intervenants, je trouve que c'est une solution qui cherche un problème, parce qu'effectivement le nombre de décès... et c'est important, chaque personne compte. Mais la ministre a finalement corrigé son 36 à 12, là, parce qu'on a refait les calculs: 717 décès en 2006 et, entre 0,05 et 0,08, 12 décès — oui, chaque vie compte, mais il faut cibler notre action aussi, là. Ça veut dire qu'il y en a 168 en haut de 0,08 et 12 entre 0,05 et 0,08. Je répète que chaque personne, chaque vie est importante.

● (23 h 30) ●

Mais je vais citer pour mon confrère de LaFontaine, parce que je parlais de la loi de Pareto hier, je vais citer un économiste italien, parce que c'est devenu effectivement la loi de Pareto, un économiste italien, Vilfredo Pareto, au siècle dernier, qui a remarqué que d'abord 80 % des richesses de son pays étaient détenues par 20 % de la population. Mais, quand on regarde la loi de Pareto, donc le 80-20, on dit qu'il faut doser ses efforts afin de s'assurer de le faire là où ça rapporte le plus. Donc, à l'heure actuelle, ce qu'on s'aperçoit, c'est que les mesures ratent la cible. C'est que les mesures ne ciblent pas la bonne clientèle.

De votre côté, vous nous dites: J'ai à travailler avec l'alcool, j'ai à travailler avec la clientèle, et ma première question à vous poser... Il y avait des recommandations qui disaient: Est-ce que les serveurs devraient être mieux formés? Et est-ce que vous êtes d'accord avec cette formation-là chez vous?

M. Poulin (Renaud): Oui, on est d'accord, puis ils devraient être mieux formés. Et la problématique qu'on a... Il faudrait une formation régulière, sur une base annuelle, parce qu'on a un taux de roulement au niveau des employés qui est à peu près entre 12 %, 13 %, 14 % annuellement. Il faut recommencer constamment. Il y a beaucoup de travail qui a été fait, il y a beaucoup de beau travail qui a été fait quand même. On voit ça de plus en plus, les employés, là... Et même la clientèle est aussi consciente. C'est assez rare. On voit souvent dans des endroits problématiques que ce n'est pas juste l'employé qui va aider; la clientèle va aider aussi l'employé. Socialement, on est tous conscients qu'on ne peut pas. La problématique du 0,05 ou 0,06, bien souvent la clientèle ne sent pas vraiment. Ça va être difficile de... Quelqu'un qui est en état d'ébriété, ça va être très facile. On n'aura aucun problème pour lui dire de sortir, d'arrêter. On est capable de le déterminer. Mais, quand on est rendu à un taux d'alcool aussi faible que ça...

M. Gingras: Deux verres au moins.

M. Poulin (Renaud): Puis ça, on n'aime pas quand les gens disent ça parce que ça dépend aussi de l'âge, de la grandeur, les tests qu'on a faits...

M. Gingras: ...

M. Poulin (Renaud): Des fois, c'est plus que deux verres, là. Puis ça va être beaucoup plus difficile aux employés de le déterminer à 0,06. Est-ce que la formation va aider à aider quelqu'un? Est-ce qu'un employé peut calculer le nombre de verres que quelqu'un a pris? Il ne peut pas le faire, généralement. Ça fait que c'est une problématique de plus pour les employés.

M. Gingras: Pensez-vous que les autres mesures comme les peines plus sévères imposées aux récidivistes, aux personnes qui sont interceptées avec plus de 0,08, donc le double, à 0,16, etc., les mesures qui ont été mises, là...

M. Poulin (Renaud): On est entièrement d'accord avec ça parce que c'est une des clientèles à cibler, une des clientèles qui méritent quand même d'être pénalisées sévèrement.

M. Gingras: Avez-vous des appareils de mesure de taux d'alcoolémie dans certains de vos établissements?

M. Poulin (Renaud): Au Québec, présentement, il y en a 300, établissements qui ont des appareils directement sur le mur. D'autres établissements, là, fournissent des portables. Ça, on le rencontre de plus... Et on vend aussi des petits tubes, là, dans beaucoup d'établissements, où les gens... ça ne dit pas le taux nécessairement, mais ça peut indiquer plus ou moins, là, à ce niveau-là.

M. Gingras: Comment les gens vont faire, là, pour savoir que c'est 0,05, là, alors que c'est 0,08 avec les 300 appareils que vous avez? Vous allez être obligés d'en installer d'autres à côté?

M. Poulin (Renaud): Je ne pourrais pas vous dire. Est-ce que les gens à 0,05 vont le vérifier, là? On en douterait un petit peu, parce que c'est quand même M. Tout-le-monde, là.

M. Gingras: Merci. Je vais conserver... il reste sept minutes, huit minutes?

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, monsieur, bienvenue, même à cette heure tardive. C'est un problème de société, vous en convenez, le problème de la sécurité routière est un problème de société, et tout ça. Ma question directe: Est-ce que vous croyez que votre corporation en fait assez, en termes de mesures, pour aider à contrer toutes ces conséquences, exemple, à la consommation exagérée d'alcool?

M. Poulin (Renaud): En termes de corporation, dans le passé, on a toujours participé avec tous les gouvernements à des campagnes de sensibilisation. On a toujours participé à ça. Il y a eu des pamphlets, il y a eu toutes sortes de campagnes, on a participé. En termes d'individus, puis c'est ce qui est le plus important parce que c'est la personne sur le terrain, le propriétaire et les employés qui vont gérer ça, il y a toujours amélioration à faire à ce niveau-là. C'est pour ça que les campagnes ont eu un effet quand même, mais c'est une façon sporadique, ce n'est pas régulier à l'année longue.

M. Deslières:

M. Poulin (Renaud): Au niveau d'Éduc'alcool, on a toujours participé à les aider le plus possible pour que les employés puissent suivre des cours, mais, pour certaines personnes, ça prend peut-être plus de motivation. Il y a beaucoup de travail encore à faire à ce niveau-là.

M. Deslières: Mais on sait que c'est toujours variable, puis il faut revenir, il faut revenir, il faut avoir de la constance, il faut avoir de l'imagination pour changer les méthodes, puis tout ça. Je comprends que vous en avez fait, et tout ça, mais vous êtes proactifs. Je regardais juste le mémoire des restaurateurs, de l'Association des restaurateurs. Ils nous ont fait une série de recommandations sur la formation du personnel, sur les mesures de raccompagnement, sur la surveillance policière, etc. Je vous ai entendu dans ce que vous avez donné comme intervention, mais est-ce que vous avez des mesures concrètes, précises, dans les mêmes thèmes ou d'autres thèmes que l'Association des restaurateurs ou les tenanciers qui sont venus nous faire, vendredi soir, des propositions, des engagements fermes de leur corporation, de leur association?

M. Poulin (Renaud): Bon. Nous, les engagements fermes, on n'a aucun problème avec ça, on les a toujours tenus au niveau d'Éduc'alcool, on a toujours été le regroupement qui a participé avec Éduc'alcool. On a toujours aidé et sensibilisé à ce niveau-là. On a fait, à travers le Québec au complet, des rencontres avec Éduc'alcool et on a été le seul regroupement qui l'a fait. On a toujours été un partenaire avec eux. On ne siège pas sur le conseil d'administration parce qu'on ne veut pas siéger dessus, mais on est partenaire avec eux. Puis ça, je vous le dis, puis je vais vous le répéter, on va toujours être prêt à le faire. Il ne faut pas prendre... Un engagement, c'est facile prendre un engagement corporatif. C'est ce qu'il y a de plus facile à faire. Le principal: Est-ce que les gens sur le plancher, eux, ils vont tenir le même engagement? Parce qu'une corporation, ce n'est pas une obligation. Tu sais, les gens, ils ne sont pas obligés d'être membres. Il y a quand même 8 000 établissements licenciés à travers le Québec, et la très grande majorité se retrouvent seuls, dans aucune association, parce qu'il n'y a pas aucune obligation. Ça fait que...

M. Deslières: Vous, vous en avez 2 000 dans votre association? Autour de?

M. Poulin (Renaud): Il y a toujours 2 000 environ, 2 000 commerces qui sont reliés avec nous, là.

M. Deslières: Et 300, 380 commerces disposent d'un dispositif, 300...

M. Poulin (Renaud): En ce moment, les chiffres qu'on a...

M. Deslières: Est-ce que vous croyez que c'est suffisant? Est-ce que vous avez fait tous les efforts pour augmenter ce... C'est parce que, là, je calcule que c'est à peu près 15 %, là.

M. Poulin (Renaud): Nous, on a toujours répandu le fait que les gens devraient avoir des alcootests. Une des personnes qui les vend siège sur notre conseil d'administration. On fait tout notre possible, mais on ne peut pas les forcer. Ça ne s'adresse pas à tous les établissements aussi, là. Mais il y a des mesures. Mais est-ce que ça va être bon pour le 0,05, 0,06? Là, c'est une autre paire de manches, là.

M. Deslières: Est-ce qu'on ne devrait pas rendre ces mesures obligatoires? Ce que nous cherchons, de ce côté-ci, en termes de sécurité, en termes de projet de loi, c'est un équilibre...

M. Poulin (Renaud): ...

M. Deslières: ... — laissez-moi terminer, je vous laisse la parole après — c'est un équilibre entre les mesures de sensibilisation, de prévention, de formation, entre le cas évident de réhabilitation et aussi certaines mesures plus imposantes, plus punitives. Est-ce que, dans le sens où on devrait... si on veut vraiment mettre les facteurs vraiment sur les bonnes cibles, puis là c'est une question précise, est-ce qu'on ne devrait pas rendre obligatoire dans les commerces, les tavernes, les bars, et tout ça, ce genre de dispositif?

M. Poulin (Renaud): Bon. L'expérience qu'on a: même si ce serait obligatoire, ce n'est pas ça nécessairement qui va améliorer la situation, parce qu'on ne peut pas forcer les gens à utiliser ces appareils-là. Vous pouvez nous forcer à l'acheter, l'appareil, mais on ne peut pas forcer la clientèle à l'utiliser. La clientèle, elle a changé, les gens ont changé, parce que les gouvernements, dans le passé, ont mis l'emphase sur la sensibilisation et l'éducation de la population. On a baissé le nombre d'accidents et on a travaillé en fonction de ça. C'est ça qui a vraiment amélioré à ce niveau-là. Mais, en forçant, en mettant les appareils, là, vous ne pourriez pas... on ne peut pas forcer les gens à les utiliser. Puis, quand on arrive avec un taux d'alcoolémie à 0,05, 0,06, 0,07, il est tellement faible que les gens ont de la difficulté, ils ne sentent pas vraiment.

M. Deslières: Mon collègue de Blainville vous posait certaines questions concernant les cas lourds, les récidivistes, les délinquants. D'après vous, j'ai comme l'impression qu'il manque une coordination entre les

différents intervenants, entre le monsieur et la madame qui rentrent chez vous, qui est un régulier — entre guillemets, on les appelle les réguliers — et qui, une fois, deux fois, trois fois par semaine, va quitter votre établissement peut-être avec un... lourdement chargé. Il me semble qu'il y a un manque de concertation sur l'ensemble, et il se produit ce qui doit se produire: les mêmes personnes, les récidivistes recommencent éternellement et causent accidents, blessures graves et décès, et mortels.

M. Poulin (Renaud): Mais on ne peut pas maintenant attacher ces gens-là à un établissement licencié, parce qu'on constate de plus en plus qu'ils ont de plus en plus de difficultés à se rendre dans un commerce, ces gens-là. Quand on les...

M. Deslières: Pardon? Excusez-moi, monsieur.

M. Poulin (Renaud): Ils ont de plus en plus de difficultés à aller dans un commerce et à se faire servir de l'alcool, parce qu'on finit par les connaître, on connaît aussi leur consommation. Puis on ne voit plus dans un commerce de bar, comme on voyait il y a 25 ans, des gens consommer 14, 15, 16 bières. Ça ne se fait plus, là. Socialement, ce ne serait pas accepté par le voisin d'à côté, par la clientèle. Ces gens-là, bien souvent, ils vont venir en prendre quelques-unes, ils vont en prendre chez eux, ils vont en prendre dans leurs automobiles, ils ont toutes sortes de trucs, mais on ne peut plus le relier directement. Est-ce qu'on peut l'améliorer au niveau des bars? On vous dit que oui. On dit qu'on peut améliorer, on peut toujours s'améliorer, on peut toujours mieux former les employés. Ça, c'est une possibilité encore. Mais, dans le passé, il y a eu quand même beaucoup de travail qui a été fait.

● (23 h 40) ●

M. Deslières: Puis l'ensemble des membres chez vous, partout, là, dans les régions, et je sais que ça peut être différent d'une région à l'autre, mais est-ce que vous êtes vraiment en rapport avec les forces policières, vraiment, là, régulièrement?

Mme Gagnon (Lise): Tout à l'heure... excusez-moi...

M. Deslières: Allez-y.

Mme Gagnon (Lise): Tout à l'heure, monsieur a parlé de... puis Renaud a parlé aussi du programme Nocturne qui a été formé avec la Sûreté du Québec et les sûretés municipales. Et maintenant c'est régulier, à tous les soirs de plus grande affluence, les policiers visitent nos établissements. Et, au lieu d'être perçus comme, excusez l'expression, mais des donneux de tickets, ils sont perçus comme des gens qui viennent et qui disent: Pensez-y, vous consommez, ne prenez pas votre voiture en partant. Ils jasant avec les gens. Et ça a changé complètement la perception de la clientèle versus les policiers. Et le projet Nocturne a apporté beaucoup à ce niveau-là et a contribué beaucoup à toute la sensibilisation qu'il y a eu depuis plusieurs années. Et c'est une belle chose qui a été faite, ça. Les policiers, ils les fréquentent, nos établissements, maintenant.

Avant, ils se stationnaient dans le stationnement pour arrêter les gens. Aujourd'hui, ils rentrent dans les établissements, ils viennent les voir puis ils leur parlent. Ils jasant avec les gens. Et ça changé complètement l'approche.

Alors, les taxis, en fin de soirée, les gens les prennent. Et j'écoutais Mme la ministre tout à l'heure, elle parlait du plan B; qu'on soit à 0,05, à 0,04 ou à 0,08, les gens prennent des taxis maintenant. Ils vont avoir un plan pareil, qu'on soit à 0,05 ou qu'on soit à 0,08. Il y a souvent un chauffeur désigné, quelqu'un qui va prendre de la liqueur toute la soirée, qu'on va lui offrir la liqueur ou le café, puis, à la fin de la soirée, il va raccompagner la gang. Je ne vous dis pas encore qu'il n'y en a pas encore qui peuvent réussir à nous échapper, c'est sûr que c'est possible. Mais la sensibilisation a fait une très bonne job et le projet Nocturne a fait une excellente job avec les gens.

M. Poulin (Renaud): M. le député, si vous me permettez de rajouter, juste une seconde.

M. Deslières: Oui, allez-y.

M. Poulin (Renaud): Le problème du projet Nocturne, c'est qu'il n'est pas à la grandeur du Québec, c'est une problématique, et on sent un essoufflement, comme beaucoup de programmes gouvernementaux. Maintenant, on sent un essoufflement depuis quelques mois, là, au niveau du projet Nocturne. C'est malheureux, mais c'était quelque chose qui pouvait vraiment aider tout le monde à ce niveau-là.

M. Deslières: Qu'est-ce que vous recommandez, monsieur, à ce moment-là, avec le constat que vous faites?

M. Poulin (Renaud): Nous, on veut que Nocturne soit dans tous les bars du Québec. On recommande ça au ministre de la Sécurité publique continuellement. On veut qu'il soit là. On veut qu'il soit encore plus performant, de continuer à... Il faut que la relation policiers et tenanciers de bars s'accroisse, soit de plus en plus solidaire, et pas seulement pour l'alcool au volant, aussi pour d'autres criminalités en même temps. Mais, en donnant l'accès aux commerces aux policiers, bien ils peuvent voir qu'est-ce qui se passe aussi... facilement, à l'intérieur, beaucoup plus facilement quand on collabore que quand on ne le fait pas.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Merci, ça complète pour moi. Merci de votre présence. Bonne soirée.

Le Président (M. Bergman): Alors, M. Poulin, Mme Gagnon, merci pour votre présentation. La Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au mercredi 5 décembre 2007 après les affaires courantes, soit vers 11 heures. Merci. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 23 h 44)