



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 14 février 2018 — Vol. 44 N° 147

Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions (5)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 14 février 2018 — Vol. 44 N° 147

Table des matières

Auditions (suite)	1
MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant)	1
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)	8
Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec inc. (SFPQ)	15
Vivre en ville	22
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)	30
Mémoires déposés	39

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. André Fortin
M. Ghislain Bolduc
M. André Villeneuve
M. Mathieu Lemay
M. Jean Boucher
M. Serge Simard

- * Mme Marie Claude Morin, MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant)
- * Mme Anne Hébert, OPHQ
- * Mme Ophélie Sylvestre, idem
- * M. Christian Daigle, SFPQ
- * Mme Nadia Lévesque, idem
- * M. Christian Savard, Vivre en ville
- * Mme Véronique Vézina, COPHAN
- * Mme Julie Hébert, idem
- * M. René Binet, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 14 février 2018 — Vol. 44 N° 147

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi modifiant
le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (5)**

(Onze heures trente-trois minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et appareils électroniques.

La commission est réunie ce matin afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

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

La Secrétaire : Oui, il y a un remplacement. M. Ouellet (René-Lévesque) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier).

Auditions (suite)

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup.

Cet avant-midi, nous entendrons deux groupes : Les mères contre l'alcool au volant, MADD Canada, et l'Office des personnes handicapées du Québec.

Je souhaite la bienvenue au premier groupe, déjà installé. Je vous demande de bien vouloir vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes, madame, pour votre exposé. Par la suite, nous allons procéder à des blocs d'échange avec la partie gouvernementale, à ma droite; les groupes d'opposition, à ma gauche. Alors, sans plus tarder, madame, la parole est à vous.

MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant)

Mme Morin (Marie Claude) : Merci beaucoup. Mon nom est Marie Claude Morin, je suis responsable du bureau régional du Québec de MADD Canada, Mothers Against Drunk Driving — au Québec, on dit Les mères contre l'alcool au volant. J'aimerais d'abord remercier, évidemment, le ministre Fortin ainsi que les membres de la commission de nous donner l'occasion, ce matin, de partager nos vues avec vous sur des éléments du projet de loi qui nous semblent importants.

La mission de MADD Canada, c'est, bien sûr, de faire cesser la conduite avec facultés affaiblies mais aussi de venir en aide aux victimes et aux survivants de la conduite avec facultés affaiblies, avec lesquels on travaille au quotidien. On est la plus importante organisation de ce genre au Canada. Et c'est au nom, eh bien, de tous nos membres et de toutes les victimes et les survivants que je suis avec vous ce matin.

Notre organisation appuie assez ouvertement toute mesure qui vient modifier, amender les codes de la route provinciaux pour les améliorer et améliorer le bilan routier. Cependant, ce matin, je vais me limiter aux deux éléments qui touchent à notre mission, mais je vais aussi me permettre d'ajouter des recommandations à l'intention de votre groupe.

D'abord, la question des antidémarrageurs, je pense que vous savez que MADD Canada a toujours soutenu le programme d'antidémarrageur du Québec, que nous considérons comme le plus performant au pays. On a un excellent programme ici. Et on le cite, nous, en exemple dans toutes nos documentations mais aussi auprès d'autres juridictions, d'autres provinces et territoires qui n'en sont pas tout à fait au niveau du Québec en termes de réhabilitation des contrevenants. Présentement, l'antidémarrageur, ça demeure, d'ici à ce qu'on ait des voitures parfaitement intelligentes, le meilleur outil qu'on ait à notre disposition pour contrer la conduite avec facultés affaiblies mais aussi pour aider les contrevenants à faire la différence entre conduire et consommer.

Cependant, on a été un petit peu surpris, cette année, d'apprendre que les données qui sont colligées par l'appareil ne sont pas couramment utilisées pour déterminer du maintien ou du retrait de l'appareil du véhicule d'un contrevenant. Alors, notre recommandation, ce serait évidemment, s'il y a lieu, d'amender la loi ou des règlements en ce sens, de permettre qu'on ait pleinement usage de cet outil, qui nous semble, nous, être tout à fait l'outil idéal qu'on ait présentement.

Sur la question du couvre-feu et de la limitation des passagers pour les jeunes conducteurs, a priori ça ne touche pas la conduite avec facultés affaiblies, mais on est convaincus que ça aura un impact. La question du couvre-feu, entre autres, bien, on sait que le jeune conducteur qui est le plus à risque de causer une collision mortelle, bien, c'est un jeune homme, il a 19 ans, et ça se passe la nuit. Donc, en imposant un couvre-feu aux jeunes conducteurs, on vient encore une fois de leur permettre de faire l'apprentissage de la conduite automobile dans des conditions qui sont idéales.

La même chose avec la limitation du nombre de passagers, avec des exceptions qui nous semblent raisonnables, ce n'est pas... le but n'étant pas d'empêcher les jeunes d'avoir un travail ou d'avoir une vie. Encore là, cette mesure-là est basée sur l'évidence, elle est basée sur la recherche. On sait très bien que, pour chaque passager supplémentaire qu'on ajoute dans une voiture conduite par un jeune conducteur, on décuple les risques de collision mortelle, pour toutes sortes de raisons, l'inexpérience, évidemment, la distraction, on va mettre la musique très fort, et on va faire preuve de témérité, et bien souvent on va même consommer directement dans le véhicule. Alors, d'imposer une limite de passagers, on est bien convaincus que ça aura aussi un impact non seulement sur le bilan routier, mais sur la conduite avec facultés affaiblies.

Alors, ces deux propositions-là... bien, en fait, trois, nous semblent bien intéressantes, mais nous allons nous permettre de préciser qu'il manque encore, malheureusement, au Québec, un élément majeur. Vous ne serez pas surpris, on le répète depuis de nombreuses années, le Québec est la seule province qui ne s'est pas encore dotée d'un programme de suspension administrative de permis pour les conducteurs qui ont un taux d'alcoolémie de plus de 0,05. Et bien honnêtement on se pose la question à savoir pourquoi. Comment se fait-il qu'on tergiverse encore sur ce point?

• (11 h 40) •

Alors, la mesure du 0,08 qui a été adoptée par le Canada, bien, elle a vieilli, cette mesure-là, et on sait, les recherches l'ont démontré depuis, que les facultés peuvent être affaiblies, peuvent être affectées à des taux bien moindres que 0,08. Le Canada a choisi de ne pas modifier le Code criminel mais de laisser aux provinces, qui ont toute latitude constitutionnelle pour le faire, d'instaurer dans leur propre province, dans leur propre territoire des programmes pour agir sur les conducteurs qui ont un taux d'alcoolémie entre 0,05 et 0,1. Parce qu'on ne se le cachera pas, la mesure du 0,08 est un peu illusoire. À moins qu'un conducteur ait un taux d'alcoolémie de 0,1 et plus, il y a très peu de conséquences, donc très peu de changement sur les comportements, et très peu de changement aussi de l'opinion publique. Et, bien honnêtement, 0,1, c'est beaucoup d'alcool, beaucoup trop d'alcool, en fait, pour être derrière le volant. Dans le mémoire qui a été déposé, vous avez des tables de consommation qui ont été ajoutées. Ces tables-là ont été révisées en 2014, donc elles sont plus à jour que d'autres qui avaient été soumises à d'autres commissions. Alors, vous pouvez les consulter.

Au Québec, on a parlé très sérieusement de cette question-là en 2010, vous vous rappelez sans doute, et on en a parlé aussi à la Table québécoise de la sécurité routière, je faisais partie du groupe de travail sur les facultés affaiblies. L'opinion de pas mal tout le monde était que c'est encore le meilleur programme qu'on puisse instaurer pour réduire de façon considérable la conduite avec facultés affaiblies, et ce, pour tous les groupes de conducteurs, et non pas seulement les récidivistes. Quand on instaure un programme de suspension immédiate en bordure de route, on agit vraiment au niveau de la dissuasion, et la dissuasion, ça se base sur trois éléments : la certitude d'être intercepté, la rapidité des sanctions et aussi la sévérité de la peine. Et malheureusement, présentement, au Québec, on n'a aucun de ces trois éléments qui sont en place.

Dans le mémoire, on a inclus plus de détails sur les programmes qui sont présentement mis en application un peu partout au Canada, avec un deuxième tableau qui indique des sanctions. De plus en plus, les provinces ont choisi d'ajouter des sanctions, entre autres la mise en fourrière de véhicules, qui nous semblent importantes. Alors, vous avez toute cette information-là non seulement dans le mémoire, mais, si vous avez besoin d'information complémentaire, tous, tous, tous nos documents et nos recherches sont disponibles sur notre site Internet. En passant, les tableaux qui ont été inclus dans le mémoire ont été mis à jour en 2007, donc c'est une information qui est assez récente.

Je vais me permettre aussi de parler de la conduite sous l'influence du cannabis. Le Québec, présentement, fait figure de leader au Canada en proposant la tolérance zéro pour tous les conducteurs, mais honnêtement il y a lieu de s'inquiéter à savoir si cette mesure va tenir jusqu'au bout et être appliquée telle quelle. En fait, un grand questionnement, puis on nous pose la question assez régulièrement à nous aussi, c'est : Pourquoi être aussi sévère avec le cannabis, alors que la recherche n'a pas démontré que le cannabis soit plus dangereux au volant que l'alcool, alors que le Québec semble encore faire preuve de laxisme avec les conducteurs qui conduisent sous l'effet de l'alcool? Alors, ce qu'on demande, c'est que, si cette mesure de tolérance zéro pour tous les conducteurs est retirée, on applique immédiatement la mesure de tolérance zéro pour le cannabis, pour les jeunes conducteurs, avec des sanctions qui seront un miroir de ce qui se fait déjà présentement pour les jeunes conducteurs en matière d'alcool au volant.

Donc, en conclusion, je vous dirais que notre organisation appuie sans réserve les amendements au programme d'antidémareur puis les nouvelles conditions qui sont imposées aux jeunes conducteurs, ça ne fait aucun doute dans notre esprit que ce sont de bonnes mesures, mais nous vous demandons encore une fois, cher gouvernement, d'adopter sans délai un programme de subvention administrative qui comprend non seulement la suspension de permis, mais des frais de rétablissement de permis et la mise en fourrière du véhicule.

Et, pour terminer, bien, nous demandons au gouvernement du Québec d'appuyer la loi C-46, la loi fédérale qui est présentement à l'étude, un projet de loi qui autorisera, s'il est passé tel quel, les tests d'alcoolémie obligatoires et les tests salivaires pour le dépistage du cannabis. La question des alcootests obligatoires a aussi été très largement débattue, notamment au sein de la Table québécoise de la sécurité routière, qui avait donné son aval au concept, sous réserve, évidemment, de l'autorisation du fédéral et de l'autorisation de la Cour suprême. Ces deux outils, c'est-à-dire les alcootests obligatoires et les tests salivaires, ce sont deux outils qui devraient faire partie des outils que les policiers peuvent utiliser pour contrer la conduite avec facultés affaiblies. Ce n'est pas suffisant d'ajouter des barrages routiers. Bien que les barrages routiers soient utiles, ils sont coûteux en termes d'argent mais aussi en termes de ressources humaines. Et malheureusement les recherches ont démontré qu'une large proportion de conducteurs qui ont consommé, malheureusement, passent à travers un barrage routier sans problème. Alors, il faut faire plus. Définitivement, il faut faire plus.

Donc, il est temps, tout à fait temps que le Québec se donne les mesures et les outils nécessaires pour que plus jamais un Québécois ou une Québécoise ne soit tué ou blessé grièvement à cause d'une décision criminelle de conduire avec les facultés affaiblies, une décision qui est irresponsable et qui est, selon nous, entièrement évitable. Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme Morin. Alors, nous allons débiter les blocs d'échange avec la partie gouvernementale en premier. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. J'en profite pour saluer les collègues autour de la table, leur souhaiter un bon matin. Bonjour. Bonjour, Mme Morin. Je vous remercie pour votre exposé. Et je vois votre titre sur l'ordre du jour ici, responsable des services aux victimes. Ça ne doit pas être un travail facile, que vous faites, ça doit être un travail émotif et difficile dans les circonstances où se trouvent la plupart des gens avec lesquels vous intervenez. Alors, je vous

remercie pour votre travail. C'est important pour eux d'avoir des gens comme vous qui sont là pour les aider à travers les moments difficiles. Merci.

Je vais commencer par, bien, la même chose que vous, les appareils éthylométriques, donc, les antidémarrageurs éthylométriques des véhicules. Vous avez fait référence au fait que le programme québécois est, disons, parmi les meilleurs et vous en faites la promotion un peu partout dans vos échanges. Là, évidemment, on propose d'aller plus loin pour les gens qui sont récidivistes et donc d'avoir un antidémarrageur à vie, avec possibilité éventuellement, si on prouve à un juge que notre relation avec l'alcool a changé et qu'on a pris des étapes pour se rendre à cette destination-là, de le retirer. Mais les gens d'Éduc'alcool, qui étaient ici hier, je crois, hier, les gens d'Éduc'alcool qui étaient ici hier nous ont dit essentiellement que c'est une mesure qui peut-être pouvait être prohibitive au niveau du coût pour certains des contrevenants, des récidivistes, qui, selon eux, souvent sont des gens qui peut-être sont plus près de la pauvreté que vous et moi. Donc, ce qu'ils disaient, c'est : Les gens vont finir par abandonner leurs voitures puis quitte à prendre la voiture du voisin, de leur ami, de leur cousin, n'importe qui d'autre, mais eux n'auront pas de type de voiture... donc n'auront pas d'antidémarrageur dans leurs véhicules. Est-ce que c'est quelque chose qui vous préoccupe de la même façon qu'elle préoccupait les gens d'Éduc'alcool ou si le programme, de la façon qu'il est présenté maintenant, vous pensez, arriverait quand même à son objectif?

• (11 h 50) •

Mme Morin (Marie Claude) : Je vous dirais : Plus ou moins. En fait, oui, effectivement, en termes de coût, c'est coûteux, avoir un antidémarrageur dans son véhicule, mais ici on parle de quelqu'un qui a commis au moins deux fois un acte criminel. Alors, il faut quand même être, je vous dirais, derrière nos propos, si vous voulez. C'est que, si c'est un acte criminel, il faut qu'il y ait des conséquences qui soient à la mesure. Et vous avez mentionné notre travail auprès des victimes. C'est clair que rien, mais rien ne pourra remplacer un être cher qui est disparu. Alors, ce n'est pas du tout par esprit de vengeance, mais c'est vraiment plus dans une perspective de sécurité pour tous les usagers de la route. Et, pour les victimes, je vous dirais, c'est très important d'avoir l'impression, le sentiment que, un, le gouvernement les écoute mais aussi que des améliorations arrivent sur le terrain pour aider à contrer.

Ce que je vous dirais au sujet des antidémarrageurs, c'est qu'on en voit tout à fait l'utilité. Puis, comme je vous dis, on cite le programme du Québec abondamment.

Là où on a un problème avec ce type de programme là, c'est que c'est un programme qui arrive après le fait, c'est qu'il n'y a pas du tout de... Surtout dans le cas de récidives, bien, ça arrive après le fait au moins deux fois. Alors, ce qu'on espère, c'est plutôt de voir en place des mesures... on a parlé des alcootests obligatoires, mais ça ne relève pas strictement du Québec, mais un programme pour intervenir auprès des conducteurs avant qu'ils ne deviennent des récidivistes. Et, pour nous, cet aspect-là est important.

Oui, bien sûr, il y a des coûts d'attachés à ça, et les gens détestent avoir un antidémarrageur dans leurs véhicules, c'est clair. Cependant, moi, je vous dirais que, dans les juridictions où il n'y a pas ou peu d'antidémarrageurs, bien, la question d'abandonner son véhicule est encore plus criante parce que les gens n'ont plus l'autorisation de conduire du tout, alors ils conduisent avec n'importe quoi, n'importe comment, sans permis. Ici, on leur donne l'opportunité, la possibilité de continuer de vaquer à leurs occupations, d'aller reconduire les jeunes à l'arène, etc., mais avec une condition, qui est, selon nous, à la mesure du crime qui a été commis.

Et j'en reviens à ça. Oui, il y a des conséquences graves, mais je connais assez bien les positions d'Éduc'alcool, qui, eux, sont très barrages routiers à tout prix, et nous, on n'est pas nécessairement entièrement orientés vers les barrages routiers mais sur d'autres mesures comme, on l'a dit, le programme de suspension administrative.

M. Fortin (Pontiac) : Mais pourquoi... Je vous entends puis dans votre propos je retrouve une partie du nôtre également, entre autres. C'est vrai que les gens vont détester avoir un antidémarrageur, mais je préfère qu'un récidiviste déteste un antidémarrageur qu'un parent déteste un accident qui est arrivé à son enfant ou à d'autres. Mais, quand je vous entends dire que vous n'êtes pas nécessairement axés sur la méthode d'interception, disons, privilégiée par les barrages routiers, j'aimerais ça comprendre ça, pourquoi que ce n'est pas nécessairement au cœur de vos priorités.

Mme Morin (Marie Claude) : Non, non. En fait, ce que je voulais dire, c'est qu'on est entièrement pour les barrages routiers, mais on ne croit pas, absolument pas qu'augmenter le nombre de barrages routiers va régler le problème, entre autres en grande partie à cause des résultats de recherche qui ont montré que les gens ne sont pas nécessairement interceptés dans les barrages routiers. Le jour où on aura les alcootests obligatoires comme ça se fait présentement en Australie et dans certains pays européens, où, quand vous passez aux barrages routiers, vous passez systématiquement un alcootest... À ce moment-là, oui, le barrage routier est très efficace parce que tout le monde passe le même test. Alors, ça, c'est une chose. Mais les barrages routiers, tels qu'ils existent présentement, laissent filer beaucoup de gens à travers les mailles du filet, c'est clair.

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce qu'on a des données autour de ça? Est-ce qu'on a des chiffres qui nous disent effectivement... Puis c'est dur à dire parce qu'on les laisse passer, donc on ne les mesure de toute évidence pas. Mais, quand vous me dites : Les barrages routiers, peut-être, ils vont intercepter deux personnes en état d'ébriété pendant une nuit, mais il y en a d'autres qui sont passés, donc...

Mme Morin (Marie Claude) : En fait, il y a des recherches qui ont été faites là-dessus, puis vous avez une référence dans notre mémoire. Elles sont... elles datent un peu, les données, honnêtement, ça date des années 80, mais il y a lieu de penser que ça n'a pas beaucoup changé.

C'est très difficile d'évaluer ces choses-là, hein, parce qu'il faudrait réintercepter les conducteurs un peu plus loin puis valider si le policier a bien fait son travail. On ne doute pas du travail des policiers. Ce qu'on considère, c'est que le travail que le policier a à faire dans un barrage routier est trop complexe, beaucoup trop complexe, et que, la journée où on aura les alcootests obligatoires, on vient d'éliminer une grande partie de la problématique.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je veux en faire mention parce que vous-même vous l'avez cité en préoccupation, disons, là. Les données qui viennent des antidémarrageurs, ce que je comprends de votre propos, c'est qu'essentiellement, en ce moment, on ne fait pas grand-chose avec ces données-là, mais...

Mme Morin (Marie Claude) : Bien, notre compréhension... Et on a été assez surpris parce que depuis toujours on pensait que ce n'était pas... ça ne se passait pas comme ça, mais ça émane d'audiences auprès d'un coroner, où on a admis que la SAAQ, entre autres, n'a pas accès à ces données.

M. Fortin (Pontiac) : Mais justement, à ce niveau-là, l'article 64.1, de la façon qu'il est écrit dans le nouveau Code de sécurité routière, fait en sorte, justement, que la société aura accès à toutes ces données-là. Donc, je voulais juste vous rassurer sur ce point-là.

Mme Morin (Marie Claude) : Merci beaucoup.

M. Fortin (Pontiac) : Vous avez parlé de la tolérance zéro aussi en lien avec le cannabis. Là, je veux juste bien comprendre, parce que vous avez semblé préoccupée par le retrait de la mesure de tolérance zéro, et je ne suis pas vraiment certain d'où vient votre préoccupation par rapport au retrait de la mesure. Je pense qu'évidemment, là, ça prend les outils, les outils que le gouvernement fédéral doit homologuer, puis on les encourage, je le répète aujourd'hui, à le faire le plus rapidement possible pour que les policiers soient outillés et formés pour les utiliser le plus rapidement possible, mais je me demande elle vient d'où, votre préoccupation par rapport au retrait, parce que ce n'est jamais un discours qui a eu lieu, au gouvernement, de retirer la mesure de tolérance zéro.

Mme Morin (Marie Claude) : C'est un discours qui a lieu présentement dans l'opinion publique, on verra si ça se concrétise en autre chose, mais ce qu'on entend, c'est justement... Puis on nous pose la question à nous : Pourquoi est-ce que le gouvernement a décidé d'être aussi sévère avec le cannabis? C'est moins dangereux que l'alcool, et pourtant, l'alcool, on a droit de boire de l'alcool et de conduire, puis là on va nous empêcher de fumer un joint avant de conduire. C'est là où il y a, je vous dirais, une déconnexion au niveau de la compréhension que le grand public a de toute la situation.

Dans les autres provinces, ils ont, jusqu'à maintenant, opté pour une approche similaire à l'alcool, c'est-à-dire d'accepter qu'il y ait un taux déterminé par le fédéral qui soit autorisé. Au Québec, on a dit : Tolérance... On n'a rien contre la tolérance zéro, entendez-moi bien. Si cette mesure-là est maintenue, on sera très contents. Mais ce qu'on entend sur le terrain, c'est vraiment : Ça n'a pas de bon sens parce que pour l'alcool on permet. Et non seulement on permet, mais il y a peu de conséquences si tu te fais arrêter.

Et ça, là, le «il y a peu de conséquences si tu te fais arrêter», c'est très courant. Les gens pensent qu'ils vont s'en sortir parce qu'ils n'ont pas un haut taux, ils vont embaucher un avocat qui va les sortir de là, etc. Il y a une notion que ce n'est pas grave, il y a encore une notion que c'est un crime qui n'est pas grave comparativement à d'autres actes criminels.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Bien, en fait, je vous remercie, je pense que je comprends bien. Mais je veux réitérer, là, la position...

Mme Morin (Marie Claude) : On n'est pas contre, comme je vous dis. C'est ça.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, je comprends. Mais je veux juste le réitérer quand même, que la position qui est dans le projet de loi n° 157, pas celui qu'on étudie en ce moment, c'est la position du gouvernement par rapport au cannabis, au cannabis au volant.

Donc, ça fait le tour pour moi. Et je sais que certains de mes collègues ont d'autres préoccupations, entre autres le député de Mégantic, qui a attendu patiemment son tour.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, M. le député de Mégantic, la parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Morin. Moi, j'aimerais vous entendre un peu sur la mesure que vous parlez ici, où la mesure «devrait s'appliquer à toute drogue», bien d'accord, mais vous parlez pour tout conducteur de moins de 22 ans. Pourquoi 22 ans puis pas 18, pas 20?

Mme Morin (Marie Claude) : Bien, c'est pour être en parallèle avec la tolérance zéro pour l'alcool. Alors, présentement, c'est tolérance zéro, au Québec, jusqu'à 22 ans.

M. Bolduc : O.K. Donc, c'est une mesure de consistance. O.K. Concordance, excusez-moi.

Mme Morin (Marie Claude) : Oui, c'est ça, tout simplement. Ça n'a rien à voir avec l'âge pour consommer, c'est vraiment au volant.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, quand vous nous parlez du projet de loi... vous avez dit C-48, c'est C-46...

Mme Morin (Marie Claude) : C-46, oui.

M. Bolduc : ...O.K., qui est présentement à l'étude, qu'est-ce qui est très important là-dedans? Est-ce qu'il y a plusieurs choses ou s'il n'y a rien que la variable du... principe d'alcootest obligatoire?

Mme Morin (Marie Claude) : Il y a l'alcootest obligatoire, mais il y a aussi l'autorisation d'utiliser les tests salivaires pour le dépistage de cannabis qui sera important ici, d'autant plus qu'on aura la tolérance zéro, là. Alors, c'est un outil supplémentaire.

Il faut comprendre que, toutes ces choses-là, il n'y a rien isolément qui est une panacée puis qui va régler tous les problèmes. Pour nous, ce sont des outils qu'on doit utiliser pour régler cette grande problématique là. Alors, C-46 prévoit beaucoup de choses, mais, entre autres, ce qui nous intéresse, c'est la notion d'alcootest obligatoire et aussi la question de l'utilisation des tests salivaires pour le dépistage du cannabis.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, je voudrais que vous reveniez un petit peu sur... On parlait des pénalités administratives ou des sanctions administratives. Qu'est-ce qu'elles rajoutent, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, qu'est-ce qu'elles rajoutent comme sécurité pour la population, quand on parle de sanctions administratives pour les conducteurs?

Mme Morin (Marie Claude) : Bien, ça vient dissuader les conducteurs. La différence entre une mesure comme celle qui est proposée, c'est-à-dire un antidémarrreur pour une deuxième récidive... C'est très loin dans le temps, ça, hein, l'antidémarrreur pour une deuxième récidive. Les programmes de suspension administrative de permis agissent sur tous les groupes de conducteurs. Autrement dit, autant les gens qui ont l'habitude, malheureusement, de conduire après avoir consommé, mais aussi les jeunes, qui consomment moins, mais qui consomment beaucoup, par exemple, la fin de semaine, ce qu'on a vu, dans les juridictions où on a adopté ce type de mesures là, c'est un effet de dissuasion sur tous les groupes de conducteurs.

Et, nous, comme je le disais tout à l'heure à M. le ministre, ce qui est important, c'est qu'on ait des mesures avant que le drame n'arrive ou avant qu'on cause une collision mortelle. Alors, d'avoir un programme... Si, par exemple, vous êtes arrêté plusieurs fois puis que vous êtes entre 0,05 et 0,1, par exemple, bien, il y a une sonnette d'alerte, c'est que vous ne comprenez pas. Si vous êtes rendu à une deuxième ou troisième récidive, aux mesures administratives, bien, on doit agir, vous devez avoir des conséquences, un, plus importantes, mais aussi qu'on vous prenne en charge. La question n'est pas strictement de punir ou d'imposer des contraintes mais aussi de réhabiliter les contrevenants.

Moi, je connais une jeune fille qui a eu un antidémarrreur dans son véhicule, elle a profondément détesté ça, elle avait 19 ans, c'était avant la tolérance zéro pour les jeunes conducteurs. Elle a eu honte de sa voiture pendant un an et elle ne recommandera jamais le même acte criminel. Ça fonctionne pour certaines personnes. Ça fonctionne moins bien pour des gens... des purs et durs, qui ont de graves problèmes de toxicomanie et qui sont difficiles à atteindre, je vous dirais. À ce moment-là, on doit avoir des mesures plus sévères, comme celle de l'antidémarrreur à vie, absolument.

• (12 heures) •

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Merci. Nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Berthier, la parole est à vous.

M. Villeneuve : Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde. Bonjour, madame. Je pense qu'il faut comprendre aussi que le taux d'alcoolémie dans le sang est déterminé par Ottawa. Donc, le 0,08, c'est Ottawa qui... Et d'ailleurs il y a déjà eu... Il y a eu par le passé des discussions pour l'abaisser. Ça n'a pas été le cas, ils l'ont laissé à 0,08. Donc, la mesure administrative, évidemment, c'est de compétence du Québec, et c'est pour ça qu'elle est possible. O.K.?

Vous dites qu'on est derniers de classe, présentement, à la page, je ne sais plus laquelle... 3 de votre...

Mme Morin (Marie Claude) : ...des provinces, oui.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Dans les autres États du Canada, vous dites que nous sommes l'État qui a... on est les derniers de classe parce qu'essentiellement on n'a pas adopté de mesure administrative sur l'alcoolémie dans le sang, au niveau de la suspension administrative du permis. C'est ce qu'on comprend?

Mme Morin (Marie Claude) : C'est le cas dans la dernière évaluation des provinces. Ça n'a pas toujours été le cas. Je vous dirais que, si vous remontez dans le temps... Cette évaluation-là se fait de façon exhaustive à tous les trois ans. Alors, par le passé, le Québec s'est mieux classé que ça, mais les autres provinces ont adopté des mesures administratives, ont amélioré leurs programmes de mesures administratives, donc ils ont pris un petit peu d'avance. Et le Québec, comme je vous disais, est la seule province où on n'a pas ce type de mesures là, qui, nous, nous semble essentiel. Alors, clairement, dans la dernière évaluation des provinces, à cause de cette lacune-là au niveau du programme de suspension administrative, le Québec s'est retrouvé à la fin de la liste.

M. Villeneuve : O.K. Dans cette liste, est-ce qu'il y a des endroits où on se classe mieux?

Mme Morin (Marie Claude) : Bien, toutes les autres provinces... Ah! vous voulez dire en termes de programmes?

M. Villeneuve : Oui, c'est ça.

Mme Morin (Marie Claude) : Ah! bien, bien sûr. Puis, comme je le disais, le programme d'antidémarrreur éthylométrique ici, au Québec, vous êtes premiers de classe avec le programme d'antidémarrreur. Mais ce qu'on regarde, dans l'évaluation des provinces, c'est tout ce qui touche à la conduite, donc le programme d'octroi de permis par étapes, alors, le Québec ayant adopté zéro tolérance pour l'alcool, c'est une très, très bonne mesure, que d'autres provinces devraient suivre, et toutes les interventions policières, les sentences, etc. Alors, tout est pris en considération quand on fait l'évaluation des provinces.

M. Villeneuve : Vous avez parlé avec M. le ministre, vous avez échangé sur les barrages routiers. Ça ne me rajeunit pas, mais j'ai mon permis de conduire depuis 40 ans et j'ai été arrêté... j'ai été confronté, si on peut dire comme ça, à un barrage routier une fois, et effectivement il n'y a pas eu... C'est plus une évaluation, je dirais... Le policier vous regarde, vous pose des questions précises, deux, trois questions précises, et c'est selon lui, c'est selon sa perception, il vous dit : O.K., vous pouvez continuer votre chemin. Il n'y a pas automatiquement, comme vous disiez...

Et ça, ça se fait dans d'autres endroits qu'au Québec, où il y a automatiquement... Il y a beaucoup d'endroits où on le fait systématiquement, donc, la prise d'échantillonnage pour...

Mme Morin (Marie Claude) : Ça se fait présentement en Australie, en Nouvelle-Zélande, et ça se fait dans certains pays européens, là, je ne pourrais pas vous en nommer la liste aujourd'hui, mais ça se fait ailleurs. En fait, ça relève du principe de sécurité publique. Et ici, au Canada, c'est souvent remis sur la table, et on dit : Ah non! ça ne passera pas à cause de notre charte des droits et libertés. Ce qu'on a défendu... Et l'avocat Peter Hogg, qui est le plus grand constitutionnaliste au Canada, s'est prononcé sur ce point-là aussi en disant que ça relève du même principe que d'être fouillé en entrant au parlement ou d'être fouillé parfois de façon très exhaustive en allant prendre un avion. Tout le monde accepte ce genre de contrainte là au nom de la sécurité de tous. Alors, pour nous, ça relève... et M. Hogg est d'accord avec ce principe-là, le fait de s'assurer que les gens qui sont sur le réseau routier sont en état de conduire, ça relève du même principe, et que ça tiendrait... cette mesure-là serait maintenue, même si on se rend en Cour suprême.

M. Villeneuve : Donc, pour le moment, le policier doit avoir des doutes sérieux, sinon ça pourrait être contesté. Selon vous, malgré tout ça, on pourrait éventuellement démontrer que la sécurité sur les routes prime d'abord et avant tout sur tout le reste, si je peux dire comme ça.

Mme Morin (Marie Claude) : Mais ça relève du fédéral, alors il faut que ce soit...

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Mais c'est clair, à mon avis, en tout cas. Je n'ai pas fait d'étude là-dessus, mais, si demain matin...

Je vais vous donner un exemple fort simple. J'ai dans ma municipalité, sur une route assez... où est-ce qu'il y a beaucoup de circulation, une petite municipalité qui est située au centre, sur une route assez... où est-ce qu'il y a beaucoup de circulation, une petite municipalité qui est située au centre de cette route-là, si on veut, et il y avait toujours des problèmes de circulation rapide, et c'est quand même une municipalité... il y a l'école qui est collée sur la route, bon, vous voyez le genre, là, les maisons sont près de la route, l'école est près de la route. Et de façon systématique, je vous dirais, pendant pas des mois, là, des années, là, pendant deux, trois ans, il y a eu une présence policière, là, incroyable, et aujourd'hui on ne les voit plus, mais c'est rentré dans la tête des gens. On arrive dans cette municipalité-là, puis tout le monde roule à 50 kilomètres. Et puis à l'église, là, en face de l'église puis de l'école, ça tombe à 30 kilomètres, puis je vous jure... Moi, en tout cas, je roule à 30, puis les gens en arrière, ils ne me poussent pas, là, puis ils le savent. Tout le monde sait que... Ça a été un endroit qui a été tellement, là, surveillé, ça fonctionne.

Alors, c'est sûr que l'idée, d'abord, de sécurité mais aussi l'idée de se faire prendre, ça fonctionne. Alors, si, les barrages routiers, il y avait un accent qui était mis davantage, probablement que les résultats, effectivement, seraient meilleurs, à mon avis. Enfin, je ne suis pas un expert dans le domaine, mais en tout cas on retient cela.

Peut-être un dernier point. Au niveau des antidémarrreurs, vous voulez que le gouvernement ait accès — le ministre a répondu tantôt qu'il y aurait accès — à ces données-là, pour que ces données-là puissent être utilisées par la SAAQ. Et là peut-être que... On aura sûrement l'occasion d'échanger, lors de l'étude article par article, parce que, moi, j'aimerais beaucoup savoir, au niveau de la Société d'assurance automobile du Québec, c'est quoi, le programme qu'ils ont, est-ce que c'est eux qui prennent ça en charge, donc, l'analyse de données; après ça, la rencontre avec le fautif... ou pas fautif, là, on ne l'accusera pas tout de suite, mais la personne, donc, à qui appartiennent ces données-là. Je ne sais pas du tout, honnêtement, s'il y a vraiment une prise en charge sérieuse de tout ce processus-là pour arriver à convaincre la personne... ou, en tout cas, à tout le moins qu'elle nous démontre qu'elle a pris de nouvelles habitudes et qu'elle s'est améliorée, bref, et elle a fait le lien entre l'alcool et l'auto, honnêtement. Alors, on verra avec M. le ministre, là, lors de l'étude article par article pour éclaircir ce point-là, parce que... Puis j'imagine que ça commence d'abord et avant tout par une analyse de données probantes, hein, ça commence par ça, et après ça, bien, on peut agir et on peut changer les comportements.

Mme Morin (Marie Claude) : En fait, c'est que, si la personne qui a l'antidémarrreur dans son véhicule, pendant son année, par exemple, d'antidémarrreur a tenté de démarrer son véhicule alors que ses capacités étaient affaiblies trois fois par semaine dans l'année, bien, il y a un problème et il y a une incompréhension aussi de la part de ce conducteur-là.

Alors, moi, vous savez, je reçois toutes sortes d'appels de gens qui sont fâchés après toutes sortes de choses, y compris la SAAQ, malheureusement, et il y a un homme qui nous a appelés pour nous dire : C'est épouvantable, la SAAQ remet sur le chemin des gens qui ne devraient pas avoir le droit de conduire. Ça arrive, des appels comme ça. Mais, quand on a appris que la SAAQ ne pouvait pas consulter les données, tu sais, bien, il n'a pas entièrement tort en disant ça. C'est que, ta durée d'antidémarrage est terminée, peu importe comment tu t'es conduit pendant cette période-là, on te l'enlève. Alors, oui, techniquement, on remet sur la route des gens qui ne devraient pas conduire.

M. Villeneuve : Oui, sauf que, là, bien, avec la possibilité d'avoir les données, il y aura... C'est ça. La façon dont ils les utiliseront, on aura ça à l'étude par articles.

Le Président (M. Iracà) : À suivre. Alors, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Il y aura un bloc d'échange... un dernier bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Le député de Masson, la parole est à vous.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, Mme Morin, d'être avec nous. Poursuivons sur ce même sujet, justement, parce que vous avez aussi fait la proposition que l'appareil antidémarrage soit installé à vie dans le cas de récidivistes.

Mme Morin (Marie Claude) : Bien, en fait, c'est la proposition qui est faite dans le projet de loi.

M. Lemay : Mais moi, je voudrais savoir, avec les données de la SAAQ, lorsque l'on... si quelqu'un démontre, tu sais, après une certaine période de temps qui serait à déterminer, même si on dit que c'est à caractère à vie, puis qu'on voit dans son historique qu'effectivement ce conducteur-là ne fait pas des tentatives de démarrer son véhicule trois fois par semaine, de façon fréquente... Est-ce qu'il y aurait un processus qui pourrait permettre, cette personne-là, de dire : Ah! finalement, on voit qu'il a un bon comportement?

Mme Morin (Marie Claude) : Notre compréhension, c'est qu'effectivement, dans ce qui est proposé dans p.l. n° 165, il y a possibilité pour un juge d'évaluer la situation, c'est déjà là.

M. Lemay : Et vous êtes favorables avec ça?

Mme Morin (Marie Claude) : Ah! absolument. Si la personne...

M. Lemay : Excellent.

Mme Morin (Marie Claude) : Parce que, pour nous, ce n'est pas... comme je le disais, c'est un outil de réhabilitation. Si les gens ont compris, la jeune fille dont je parlais tantôt, là, plus jamais, plus jamais, alors, oui, ça a fait le travail que ça devait faire, ça empêche les gens de conduire quand ils ont consommé. Mais ça aide certaines personnes, pas tout le monde, malheureusement, à faire la différence entre conduire et consommer.

• (12 h 10) •

M. Lemay : Parfait. Merci. Tout à l'heure, vous l'avez mentionné, dans votre présentation initiale, ainsi qu'avec mes collègues, qu'on a un des meilleurs systèmes, au Québec, en ce qui concerne le programme québécois d'antidémarrage éthylométrique, mais vous avez aussi mentionné qu'on pourrait faire des améliorations, notamment pour s'assurer que certains conducteurs ne contournent pas le système. J'aimerais savoir si vous avez des idées, des pistes de solution d'améliorations qu'on pourrait apporter pour éviter que certains continuent de conduire en contournant le système, là. Vous avez sûrement... Vous devez être plus au courant des trucs que les gens peuvent utiliser que moi, donc j'aimerais vous entendre si vous avez certaines pistes de solution.

Mme Morin (Marie Claude) : Étonnamment, ce n'est pas si simple, de contourner le système. Souvent, on entend... Puis, l'opinion publique, souvent on entend : Bien oui, mais tu fais souffler ta femme avant de partir. Les gens de la SAAQ pourront vous expliquer comment fonctionne le programme d'antidémarrage et comment fonctionne un antidémarrage. Ce n'est pas si simple que ça parce qu'on doit resouffler de façon aléatoire pendant le trajet, et même souffler dans l'appareil avec une certaine séquence, ce n'est pas facile non plus. Alors, ce n'est pas si facile.

Pour ce qui est des gens qui contournent carrément le système et conduisent un véhicule qui est non équipé, conduisent sans permis, sans assurance, etc., bien, il faut agir sévèrement avec ces gens-là. Si on contourne carrément la loi et qu'on ne respecte pas ses conditions, il doit y avoir des conséquences à ça. On voit souvent, puis probablement que vous l'avez vu aussi... dans les médias, on dit souvent : Cette personne-là est un récidiviste, elle conduisait sans permis valide, elle conduisait... Bien, il faut que ces gens-là se retrouvent, à un moment donné, en prison. Il y a des gens pour qui on n'aura jamais réussi à réhabiliter, à faire d'eux des conducteurs prudents; bien, il faut avoir des mesures en place pour sévir plus sévèrement avec ces gens-là. Mais ça, ce n'est pas à moi de déterminer ce genre de chose là, là.

M. Lemay : Parfait. Vous avez aussi mentionné le fait que vous voudriez qu'on instaure un programme de suspension administrative québécois puis vous avez notamment introduit la notion de sept à 14 jours pour une première offense lorsqu'on est entre 0,05 % et 0,08 %. Je trouve ça très intéressant comme proposition, surtout qu'on est, je crois,

la dernière province qui ne l'a pas encore implanté. Est-ce que vous pensez... Même avec vos études que vous avez, à la fin, là, est-ce qu'on a, justement, des statistiques sur...

Mme Morin (Marie Claude) : Oui, vous avez le détail puis vous avez aussi des notes en bas de page. Parce que le sept à 14 jours date un peu. En fait, il date d'un modèle qui est un petit peu... qui a pris de l'âge, lui aussi. Si vous regardez à la page 12 de notre mémoire, vous avez la liste des provinces, avec ce qu'ils ont présentement comme mesures administratives pour une première infraction, deuxième, troisième et les infractions subséquentes. Alors, ça, c'est pour la suspension de permis. Puis à la page suivante vous avez les autres mesures accessoires, comme par exemple l'antidémarrage obligatoire, puis aussi des programmes de réhabilitation. Comme on le disait, le but, ce n'est pas de punir et d'envoyer tout le monde en prison, c'est bien d'essayer de faire comprendre aux gens qu'il y a une différence entre conduire et consommer. Et, si on peut le faire par des programmes, par exemple, de désintoxication, pour les gens qui ont de graves problèmes d'alcoolisme, bien, on doit se donner ces moyens-là aussi.

M. Lemay : Très bien. Donc, vos recommandations sont pleines de bon sens, là, donc on va assurément les considérer. Je ne sais pas si vous aviez quelque chose d'autre que vous vouliez mentionner à cette commission.

Mme Morin (Marie Claude) : Non. Moi, je pense que... La seule chose que je mentionnerais, c'est que, si vous avez besoin d'informations complémentaires, comme je disais, tout est documenté, tout est sur notre site Internet, ou on peut nous rejoindre très facilement.

Le Président (M. Iracà) : Très bien. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Merci beaucoup, Mme Morin, de votre participation aux travaux.

Je suspends la commission quelques instants pour permettre au deuxième groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 12 h 14)

(Reprise à 12 h 16)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec. Bonjour, mesdames. Je vous demande de bien vouloir, avant de commencer, vous identifier. Vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et par la suite il y aura des blocs d'échange avec la partie gouvernementale et les oppositions. Donc, sans plus tarder, madame, la parole est à vous.

Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Mme Hébert (Anne) : M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, membres de la commission, bonjour. Je me présente : Anne Hébert. Je suis directrice générale à l'Office des personnes handicapées du Québec. D'abord, je tiens à vous remercier de l'invitation qui a été faite à l'office pour venir échanger avec vous sur un sujet très important qui est la sécurité routière. Laissez-moi vous présenter les personnes qui m'accompagnent : Mme Ophélie Sylvestre, qui est directrice des interventions sectorielles stratégiques, ainsi que Mme Valérie Thibeault, qui est conseillère aux interventions sectorielles stratégiques.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais vous présenter brièvement la mission de notre organisation.

L'office est un organisme gouvernemental dont le rôle est notamment de conseiller et de soutenir le gouvernement sur toute initiative qui peut avoir un impact sur la participation sociale des personnes handicapées. Son expertise lui vient de son travail direct auprès des personnes handicapées et de leurs familles, de ses actions de collaboration avec les organisations concernées, qu'elles soient gouvernementales, publiques, municipales, privées, communautaires ou associatives, de ses travaux d'évaluation de recherche et de son conseil d'administration, qui est composé majoritairement de personnes handicapées ou de parents qui proviennent de divers horizons de la société civile. Le mémoire qui vous a été présenté a été adopté par notre conseil d'administration.

Ceci étant dit, en ce qui concerne les modifications qui sont proposées au Code de la sécurité routière dans le projet de loi n° 165, d'emblée il importe d'affirmer que l'office accueille favorablement ce projet de loi. Celui-ci contribuera assurément à changer le paradigme de la rue conçue pour l'automobiliste vers la rue conçue pour l'ensemble de ses usagers.

À ce sujet, une attention particulière doit être portée aux usagers de la route qui sont en situation de vulnérabilité, dont les personnes handicapées. Cette préoccupation est d'ailleurs la trame de fond de nos commentaires.

D'entrée de jeu, l'office salue la proposition d'instaurer un principe de prudence à même le Code de la sécurité routière. Il s'agit là d'une mesure-phare, qui contribuera à favoriser une cohabitation plus sécuritaire pour l'ensemble des usagers de la route. L'office souligne qu'il est nécessaire qu'à la suite de l'adoption de ce projet de loi des activités de sensibilisation soient réalisées afin d'informer l'ensemble de la population des modifications apportées au Code de la sécurité routière.

• (12 h 20) •

Cela dit, une application efficace d'un principe de prudence, aussi important qu'il soit, ne peut pas reposer uniquement sur les comportements individuels. Ceux-ci doivent pouvoir se traduire dans les espaces publics extérieurs, qui doivent être aménagés sans obstacle — c'est, là encore, le message important de notre mémoire. Cette façon de faire incitera

l'ensemble des usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires, en plus de faciliter les déplacements actifs de la population, dont les personnes handicapées.

Pour vous illustrer ce propos, je vais maintenant m'attarder à certaines des modifications qui sont présentes dans le projet de loi. Celles-ci concernent des aménagements routiers ainsi que des règles de circulation qui y sont associées.

Le premier type d'aménagement routier objet de nos commentaires est la rue partagée. Mentionnons dès le départ que l'office n'est pas contre la mise en place de telles rues. Il est d'avis, cependant, que la sécurité des déplacements des usagers en situation de vulnérabilité doit être prioritaire. En effet, ce type de rue peut représenter un défi important pour les déplacements sécuritaires des personnes handicapées, notamment pour celles qui ont une incapacité visuelle. Il pourrait être difficile pour certaines d'entre elles de se situer à l'intérieur d'une rue partagée par rapport à d'autres usagers, pensons aux automobilistes ou aux cyclistes. Il est donc très important que des mesures soient prévues pour assurer les déplacements sécuritaires de tous. Il pourrait s'agir, par exemple, de zones protégées ou encore d'installation de dalles podotactiles à certains endroits stratégiques de ce type de rue. Donc, il est également très important que la signalisation soit claire, visible, afin de bien identifier, entre autres, les endroits où il y a un changement d'usage.

Un autre type d'aménagement routier pour lequel l'office aimerait porter à votre attention certaines de nos préoccupations est le carrefour giratoire. De par sa configuration, ce type d'aménagement routier peut représenter un enjeu important pour la sécurité des déplacements des piétons. Ils peuvent être déstabilisés face à la circulation continue et avoir du mal à identifier le moment où ils pourront traverser. Il est donc important, lorsque la circulation justifie l'installation d'un tel carrefour, que des mesures soient prévues pour assurer la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers de la route. Par exemple, des passages pour piétons doivent être situés à une distance adéquate du carrefour giratoire, qui doivent être, bien sûr, en amont du carrefour. De plus, l'îlot central du carrefour doit être aménagé de façon à décourager les piétons à le traverser. Encore ici, il est très important que la signalisation soit claire et visible.

Parlons maintenant d'innovation. Dans un contexte où les technologies évoluent rapidement, l'office est convaincu de l'importance que le Québec soit novateur, entre autres, en matière de sécurité routière. En ce sens, le projet de loi propose des modifications qui permettront au Québec d'être à l'avant-garde, et on l'apprécie. Par exemple, une des modifications proposées vise à permettre l'expérimentation de la circulation des véhicules autonomes sur les réseaux routiers.

L'office souhaite porter à votre attention certaines considérations. D'abord, il est important que dès le début de la conception d'un projet pilote on tienne compte des besoins de l'ensemble de la population, dont ceux des personnes handicapées. Il peut s'agir, par exemple, d'enjeux liés à l'accessibilité, aux véhicules, aux différents types de véhicule, ou encore à la sécurité. Ainsi, si un projet pilote concernant les véhicules autonomes est mis en place, une attention particulière devrait être portée à la sécurité de ces véhicules par rapport au déplacement des personnes handicapées. Cette préoccupation est d'autant plus importante si ces véhicules sont électriques. Puisqu'ils sont silencieux, ils peuvent nuire à la sécurité de certains piétons, dont ceux qui ont une incapacité visuelle. Ces derniers peuvent avoir de la difficulté à les situer sur un chemin public, et ce, particulièrement dans les zones de conflit d'usage que sont les intersections.

Par ailleurs, advenant qu'à la suite des résultats de ces projets pilotes des nouvelles mesures ou règles de circulation soient proposées, l'office est d'avis qu'il serait pertinent que le ministre consulte préalablement les parties concernées, dont les organismes représentant les personnes handicapées.

Maintenant, un dernier point. L'office considère important et, je dirais même, nécessaire que la notion de piéton soit définie. Cependant, l'office considère que le moment opportun pour le faire est l'obtention des résultats des projets pilotes sur la circulation des AMM. Ça nous permettrait, à ce moment-là, de prendre en compte l'ensemble des éléments pertinents pour définir la notion de piéton.

En terminant, l'office souhaite réitérer l'importance des modifications proposées par le projet de loi. Celles-ci favoriseront assurément la sécurité des déplacements de tous les usagers de la route, dont ceux en situation de vulnérabilité.

Je vais conclure en vous réitérant l'importance que les présents travaux mais aussi tous les autres chantiers gouvernementaux, actuels et futurs, comme l'élaboration de la politique de mobilité durable, soient conçus dès le départ sans obstacle pour l'ensemble de la population. D'ailleurs, je vous dirais que c'est une orientation qui est inscrite dans la politique À part entière, qui est une politique gouvernementale, puis c'est aussi une orientation de la convention de l'ONU sur les personnes handicapées, qui invite les gouvernements à concevoir des politiques et programmes sans obstacle. Donc, pour l'office, c'est en agissant ainsi que l'on contribuera concrètement à une pleine participation sociale des personnes handicapées. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons débiter un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Merci, M. le Président. Je vous remercie, mesdames, pour votre exposé et pour le travail que vous avez mis à votre mémoire, de toute évidence bien recherché et bien réfléchi.

Moi, ce qui m'intéresse, je vous avoue, dans ce que vous nous avez présenté aujourd'hui, ce n'est pas nécessairement les aspects directement liés au projet de loi, je pense que comprends bien vos préoccupations ou vos affirmations comme quoi certaines parties du projet de loi répondent bien à vos préoccupations, mais ce qui m'intéresse plus, c'est au niveau des aménagements d'espaces publics. Et ça, ce n'est pas quelque chose qui est nécessairement à l'intérieur des modifications du projet de loi, mais qui, de toute évidence, ont un impact significatif sur les gens que vous représentez, là, si je peux l'exprimer ainsi.

Vous avez parlé de carrefours giratoires, entre autres, et je peux voir comment ça peut être un défi. En fait, les carrefours giratoires, c'est un défi pour beaucoup d'utilisateurs ne serait-ce que par sa configuration, qui est peut-être inhabituelle pour certains, qui est peut-être nouvelle pour d'autres, qui est peut-être... Ce n'est pas une intersection

traditionnelle, qu'on est habitués de traverser comme piétons ou comme cyclistes ou d'autres. Je comprends votre point par rapport à la nécessité d'avoir des traverses en amont, ça fait plein de bon sens, d'avoir un terre-plein qui ne fait pas en sorte qu'on veut passer en plein milieu de l'intersection, ça va, mais ce que je veux savoir, c'est, de par votre expérience, comment on se situe, au Québec, à ce niveau-là. Parce que les carrefours giratoires que moi, je connais, qui sont dans ma région, semblent plutôt bien aménagés par rapport à ce que vous proposez, mais, de toute évidence, si vous le mentionnez, c'est parce que vous avez des préoccupations, donc j'aimerais ça les entendre.

Mme Hébert (Anne) : Je crois qu'au Québec on est au début, hein, de la mise en place de ce type d'aménagement. Ce qu'on constate, là, ce qu'on en connaît, c'est que ce n'est pas... Les pratiques ne sont pas les mêmes d'une municipalité à l'autre. Donc, il y a une forme de disparité. Bien sûr, on est dans l'expérimentation, l'innovation. Puis il faut permettre d'échanger sur les meilleures pratiques, d'avoir un regard critique sur les expériences pour pouvoir les améliorer. Donc, notre préoccupation, c'est qu'il faut que ça guide toujours, là, la question de l'aménagement extérieure, que ça soit présent dans tous ceux qui ont des responsabilités d'aménagement. Mais actuellement, là, je n'ai pas un portrait très précis, mais on peut parler de disparités. Ce qui est bien, c'est que, dans la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, il y a une disposition qui prévoit qu'entre autres les ministères, organismes et les municipalités de plus de 15 000 habitants ont l'obligation de prévoir... d'élaborer un plan d'action annuel public à l'égard des personnes handicapées. Et les plans d'action, c'est souvent un levier pour des initiatives intéressantes. Puis il y a des initiatives intéressantes, là, qui permettent... qui s'inscrivent dans cette préoccupation-là des aménagements extérieurs.

Mais je pense qu'il faut tirer parti... Si on veut moins de disparité et des pratiques un peu plus uniformes, il va falloir tirer, bien sûr, parti des expériences. Mais à l'office on a pris en engagement aussi de réfléchir à la nécessité d'une réglementation sur les aménagements extérieurs. On a diffusé récemment un guide, qui s'appelle *Le guide parcours sans obstacle*, qui fait le point sur l'encadrement actuel sur les aménagements extérieurs. On va... On fait la promotion de ce guide-là auprès des différents milieux et auprès des différentes municipalités, mais idéalement ce qu'on souhaiterait, c'est d'aller vers une réflexion plus poussée sur la nécessité d'une législation, d'une réglementation sur les aménagements extérieurs pour éviter ce type de disparité là. Je souligne qu'on a une collaboration, là, avec votre ministère sur ces travaux-là.

M. Fortin (Pontiac) : Je le prends en note pour nos propres travaux à nous. On a quand même... Il y en a beaucoup, de carrefours giratoires entre autres qui sont développés par le ministère. Puis il continue d'en avoir beaucoup qui le sont. Donc, j'en fais bonne note, de simplement s'assurer d'un bon suivi de vos propositions là-dessus.

Vous avez parlé... Vous avez parlé dans votre présentation, pardon, des personnes qui sont en situation de handicap visuel et pour qui c'est peut-être plus important, justement vous avez parlé des véhicules électriques comme exemple, là, mais j'imagine que l'interaction aussi avec les cyclistes par moment peut être difficile pour des gens qui ont un handicap visuel. Vélo Québec avait proposé que les cyclistes puissent utiliser le feu piétonnier en même temps que les utilisateurs qui sont piétons, donc probablement des gens qui sont dans la situation que vous décrivez. Est-ce que, vous, ça vous apparaît comme une mesure où il pourrait y avoir de la difficulté de cohabitation?

• (12 h 30) •

Mme Hébert (Anne) : Je serais prudente, là, pour répondre, tu sais... d'emblée dire que ce serait intéressant, mais sûrement que les résultats du projet pilote sur la circulation des aides à la mobilité motorisées va être une bonne base de réflexion pour comparer cette idée-là avec la cohabitation des piétons, des personnes qui ont certaines incapacités et celles qui utilisent des aides à la mobilité motorisées. Donc, toute cette réflexion-là, suite au projet pilote, ça va permettre d'avoir beaucoup plus d'éléments pour statuer sur comment on peut rendre sécuritaire cette cohabitation-là.

M. Fortin (Pontiac) : Vous parlez... Moi, je vous fais l'exemple d'une personne avec un handicap visuel. Vous me parlez de personnes qui ont une aide motorisée à la mobilisation. Je pense qu'on parle peut-être... peut-être qu'il y a de l'intersection à travers ces deux groupes-là, mais évidemment il y a beaucoup de gens qui ont un handicap visuel qui ne font pas l'utilisation d'un appareil motorisé non plus.

Mme Hébert (Anne) : Non, c'est ça, mais actuellement le défi, là, de ceux qui utilisent une aide à mobilité motorisée, tu sais, l'utilisation de la route, ou du trottoir, ou de la piste cyclable, comparé à des piétons ou d'autres... les cyclistes, le problème est un peu le même. Comment on régule l'utilisation du trottoir ou de la rue pour ces différents usagers là dans une perspective, là, de sécurité?

Je ne serais pas... J'inviterais à une certaine prudence avant de statuer que c'est une bonne idée, là, de permettre aux cyclistes d'utiliser la voie piétonnière. Puis je mettrai ça, là, vraiment en relation avec les résultats du projet pilote parce qu'en termes de défi ça se ressemble.

M. Fortin (Pontiac) : Ça va. Pour vos préoccupations par rapport à soit la vélurie ou la rue partagée — j'imagine qu'elle s'applique aux deux, la préoccupation — puisque justement le projet pilote est en cours et qu'il n'y a pas de vélurie ou de rue partagée en cours, est-ce que vous avez une proposition plus précise? Parce qu'on ne pourra pas nécessairement s'inspirer des résultats du projet pilote pour cette partie-là de... ce type d'avenue là. Donc, avez-vous des suggestions précises à nous faire?

Mme Hébert (Anne) : Dans notre mémoire, on vous suggère, là... on met comme exemple, là, l'utilisation des dalles podotactiles, qui permettent aux personnes qui ont une incapacité visuelle, là, d'identifier... l'importance de la

signalisation très claire, l'utilisation de pictogrammes, l'idée étant que les gens puissent aller vers des endroits où ils savent que c'est sécuritaire ou des endroits protégés. Ça, c'est extrêmement... C'est les deux exemples qu'on a donnés dans notre mémoire, qui nous apparaissent primordiaux.

Puis c'est important — lors de la discussion au conseil d'administration, d'ailleurs, ça a été relevé — qu'il y ait une signalisation sur la fin de la rue partagée, le début puis la fin, parce que, là, les usages changent, tu sais, les comportements doivent changer, la signalisation aussi doit être très claire sur le début et la fin, là, de la rue.

M. Fortin (Pontiac) : Je vous remercie. Je vous entends très bien sur vos propos, on en a pris bonne note, et je vous remercie de votre intervention. Je pense que le collègue de... Bien, en fait, c'est votre job, ça, M. le Président, ce n'est pas la mienne.

Le Président (M. Iracà) : Bien oui, c'est ça. Vous voulez m'aider, hein? M. le député d'Ungava, je pense, qui a des questions à poser.

M. Boucher : Écoutez, on sait que, bon, on est dans une population qui est vieillissante puis souvent vers, malheureusement, une certaine perte d'autonomie puis le quadriporteur, hein, qui est une invention quand même relativement récente. Puis plus ça va, plus ils sont performants, plus... Puis ils rendent des bons services aux personnes qui les utilisent, qui leur donne une mobilité qu'ils avaient perdue puis une autonomie qu'ils avaient perdue.

Souvent, ces engins-là, bien, c'est peut-être un petit peu trop vite pour le trottoir parce qu'un piéton qui marche, qui se fait dépasser par un engin comme ça, ça peut être surprenant, mais dans la rue ça peut devenir comme un encombrement. C'est bas, tu ne t'attends pas à voir ça.

J'aimerais savoir c'est quoi, vos pensées, par rapport à ça, puis comment on pourrait se pencher là-dessus, là.

Mme Hébert (Anne) : L'office trouvait extrêmement important qu'il y ait un projet pilote pour réfléchir sur tous les enjeux. Il y avait certaines municipalités, là, qui avaient déjà adopté... qui avaient déjà fait des projets pilotes, testé certaines réglementations, mais le projet pilote qui est en place, qui se termine en juin 2018, va permettre de donner des indications beaucoup plus claires.

Puis, quand je parlais, tout à l'heure, de l'importance, la nécessité de définir le statut de piéton, là, bien, c'est tout à fait en réponse à ces questions-là. Un quadriporteur, la personne qui l'utilise, est-ce qu'elle a le statut de piéton ou non? Où elle doit circuler? Sur le trottoir, sur la rue? Dans quel sens? Il y a beaucoup d'enjeux à considérer, la vitesse, la sécurité, la sécurité par rapport aux autres usagers mais pour la personne elle-même, mais ce n'est pas simple, là, d'y répondre.

Puis il faut à la fois conjuguer une préoccupation pour la sécurité de l'ensemble des usagers mais aussi conjuguer ça avec une préoccupation de permettre aux gens de se déplacer puis de vaquer facilement à leurs occupations. Ces aides-là donnent une autonomie aux personnes pour réaliser leurs activités quotidiennes, donc il ne faut pas trop limiter ça non plus, mais il faut que ça se fasse dans le respect de tous les usagers, que ça ne compromette pas la sécurité des autres.

Donc, ce n'est pas une question simple à répondre. Puis je souligne l'importance d'étudier très attentivement les résultats du projet pilote pour prendre des décisions sur la définition de piéton, entre autres.

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste encore du temps, M. le député.

M. Boucher : Sur le projet pilote, avez-vous comme des résultats préliminaires?

Mme Hébert (Anne) : C'est un projet... Non.

M. Boucher : Non. O.K.

Mme Hébert (Anne) : Peut-être passer la parole, si j'ai la permission, à Mme Sylvestre.

Le Président (M. Iracà) : Mme Sylvestre, la parole est à vous.

Mme Sylvestre (Ophélie) : Oui, bien, en fait, le projet pilote est en cours, les travaux se poursuivent, doivent se compléter, là, en juin 2018, là, suite à l'arrêté ministériel qui a permis la mise en place du projet pilote. Et, suite aux résultats du projet pilote, à ce moment, la pertinence de voir à des modifications au Code de la sécurité routière... pourront être pris en considération en fonction des résultats, là, qui seront... afin d'assurer une complémentarité puis une cohérence, là, dans les différents travaux, actuels et du projet pilote.

M. Boucher : Merci.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous avez parlé, tout à l'heure, de la situation des véhicules autonomes, des véhicules électriques, où ils sont silencieux, les cyclistes sont aussi silencieux, puis vous avez parlé aussi de quand on arrive à la fin d'une zone partagée, etc., l'entrée et la sortie. Les Européens utilisent souvent des sons. Est-ce que vous avez, dans votre expérience... Puis je pense qu'il y en a ici, sur le boulevard René-Lévesque, il y a certaines traverses de piétons qui

sont sonores aussi, etc. Est-ce que vous avez une expérience, là-dessus, élaborée ou quelque chose à nous suggérer? Parce que, dans plusieurs des propositions qu'on entend, là, les véhicules autonomes, les cyclistes, etc., le partage pour les gens qui sont à visibilité réduite, par exemple, le son, c'est toujours une bonne solution. Est-ce que vous avez des commentaires à faire sur ça?

Mme Hébert (Anne) : L'expérience des feux sonores, là, c'est une expérience concluante, puis on encourage beaucoup les municipalités à utiliser ce type... Puis c'est bien réglementé, la disposition est très claire. Puis les municipalités peuvent travailler avec les centres de réadaptation, entre autres, pour identifier les lieux où c'est nécessaire, là, les adaptations.

Donc, ça, tu sais, les signaux sonores, c'est vraiment une façon, là, d'assurer la sécurité des déplacements qui est reconnue. Quand on parle d'innovation, là, les véhicules autonomes, les véhicules électriques, on est dans l'innovation. L'office ne dispose pas, actuellement, parce qu'on est dans l'innovation, d'une connaissance fine de comment, par quel moyen on pourrait rendre ça sécuritaire. Ce qu'on vous dit, c'est : Quand il sera question d'encadrer ces innovations-là, ayez la préoccupation de penser à l'ensemble des usagers de la route, dont les personnes en situation de vulnérabilité, dont les personnes handicapées, et consultez les parties concernées, les usagers dans ce type de situation là, les organismes qui les représentent pour s'assurer qu'ensemble on trouve des solutions.

Mais je pense que... je vous dirais que les parties concernées sont toutes à la recherche de solutions, mais on n'a pas encore la solution magique, là, identifiée, parce que c'est de l'innovation. Mais c'est sûr que ce qui est sonore est très intéressant, là, les... Comme je vous disais, les feux sonores, c'est probant.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Un mot de la fin, M. le député de Mégantic?

M. Bolduc : Merci, mesdames.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Berthier, la parole est à vous.

• (12 h 40) •

M. Villeneuve : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, Mme Hébert, Mme Sylvestre et Mme Thibeault.

Je trouve ça intéressant que vous vous inscriviez dans ce débat-là rapidement, dès le début. Vous le faites probablement toujours, et c'est une bonne chose, je vous dirais, parce que je sais qu'on a fait... vous avez fait beaucoup de travail dans l'accès aux bâtiments à une autre époque, et aujourd'hui les architectes, et les promoteurs, et les municipalités, entre autres, le gouvernement doivent prévoir des accès, mais ça a été une longue bataille. Moi, honnêtement, j'ai été maire pendant 10 ans, et c'est une des premières revendications que j'avais eues, à l'époque, quand j'ai été élu, donc on parle de 1999, là, parce qu'effectivement il y avait des bâtiments municipaux où l'accès aux personnes à mobilité réduite était très, très compliqué, voire inexistant. Alors, que vous vous inscriviez maintenant... Et je sais que vous le faites, comme je disais tantôt, de belle façon, et c'est important de le faire.

Vous avez parlé des véhicules autonomes tantôt. Moi, j'aimerais vous entendre un peu plus. Quand vous dites, là, qu'il va y avoir, donc, des projets pilotes — on en parle dans le projet de loi — sur l'utilisation des véhicules autonomes... Vous disiez, il faut que vous ayez une place dans le débat, c'est un peu comme ça que je l'ai compris. Est-ce que vous considérez... Parce que les projets pilotes vont probablement être autorisés d'ici peu, j'imagine. Est-ce que vous considérez que l'espace que vous avez présentement pour pouvoir vous inscrire dans les débats, il est existant? Et, si oui, de quelle façon?

Mme Hébert (Anne) : On a une très bonne collaboration avec le ministère du Transport en général sur tous les dossiers, là, qui peuvent avoir un impact sur les personnes handicapées. Notre souhait, c'est que cette collaboration se maintienne, se poursuive dans le cadre des projets pilotes. Mais c'est important de rappeler toujours d'inscrire... Parce que ce n'est pas toujours un réflexe acquis, là, de penser à l'ensemble des usagers potentiels et d'anticiper toutes ces réactions-là. C'est pour ça qu'on le réitère fortement, surtout qu'on est dans des nouveaux modes.

Si vous me permettez, concernant les véhicules autonomes, je pourrais dire qu'il faut le regarder de deux angles. Oui, il y a une question de sécurité, là, pour la circulation, mais il faut aussi le regarder comme une offre de déplacement. Peut-être que les véhicules autonomes vont permettre plus du covoiturage ou... puis vont être une solution supplémentaire pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. Et il ne faut pas les voir juste sous l'angle de la sécurité, mais il faut les voir comme aussi une possibilité d'augmenter l'offre de déplacement puis de... Donc, dans ce sens-là, là, c'est pour ça qu'on réitère l'importance que cette perspective-là soit très présente dans l'offre parce que souvent, dans les projets pilotes, on peut s'attarder plus à l'aspect économique ou technologique, mais on rappelle que l'aspect offre de services, sécurité doit être aussi très présent. On fait ces recommandations-là pas parce qu'on a des difficultés de collaboration, mais c'est pour rappeler l'importance que ce soit très bien inscrit dans les préoccupations puis qu'il y ait dans la pondération, des fois, dans des enjeux que suscitent ces projets politiques là... qu'il y ait une pondération élevée par rapport à la question de sécurité et d'offre de déplacement.

M. Villeneuve : Bien, je l'avais compris comme ça, puis je voulais que vous me le confirmiez, alors c'est fait, parce que, oui, effectivement, projet pilote veut dire sécurité mais veut dire aussi possibilité pour les personnes avec des difficultés de mobilité d'avoir accès à ces... qu'on pense à eux, finalement, dans cette offre-là qui va se développer, se déployer assez rapidement.

Tantôt, vous parliez que c'était une bonne idée d'avoir les signaux sonores aux intersections. Dans la ville de Québec, il y a un feu rouge aux quatre... pas aux quatre mais... il y a un feu rouge, à l'intersection, rouge partout, donc vous pouvez traverser en diagonale. C'est particulier à la ville de Québec, je pense.

Mme Hébert (Anne) : Oui.

M. Villeneuve : Et je pense qu'il y avait eu, à un moment donné, une idée de peut-être l'enlever ou de changer quoi que ce soit, et il y a eu une mobilisation, je pense, pour dire : Ne touchez pas à ça, c'est fantastique. Est-ce qu'il n'y a pas lieu de penser à... Puis là je pourrais arriver sur le volet municipalité, parce que les municipalités peuvent adopter différentes façons sur leur territoire parce qu'elles sont des gouvernements autonomes, mais est-ce qu'il n'y a pas lieu aussi de penser à une certaine homogénéisation des différentes façons de faire pour justement ne pas être déstabilisé parce qu'on change d'une municipalité à l'autre? Mais surtout je veux vous entendre sur le modèle de Québec.

Mme Hébert (Anne) : Bon, je ne maîtrise pas tout à fait ce dossier-là. Il y a quelques années, effectivement, là, ça avait fait l'objet d'attention. Il y a des pratiques assez uniformes, dans les municipalités, par rapport aux feux sonores, il y a une réglementation, une façon de faire. Donc, il y a des pratiques assez autonomes, la ville de Québec avait innové dans ce cas-là, mais ça ne fait pas nécessairement, de mon souvenir, l'unanimité, là, sur est-ce que c'est une pratique qui devrait être généralisée partout au Québec, parce que ce qui était implanté comme autres pratiques était bien reçu. Là, je ne sais pas où ça en est exactement dans les débats, mais ça ne faisait pas nécessairement unanimité. Mais c'est important... Il ne faut pas décourager l'innovation, hein, tu sais, donc c'est important qu'il y ait des pratiques comme ça puis qu'il y ait des débats, pour qu'on soit en amélioration continue. Mais, pour répondre précisément à votre question, là, je ne sais pas exactement où ça en est, le débat, mais je me souviens très bien que ça ne faisait pas l'unanimité, cette pratique-là. Peut-être, là, des fois, c'est important, il y a des pratiques... C'est pour ça qu'on trouve intéressante la disposition sur les projets pilotes, parce que le projet pilote, ça permet d'avoir un regard évaluatif, d'avoir des données par après, d'avoir des constats, de documenter ces pratiques-là, les effets, pour être... avant de le généraliser, d'avoir des données probantes, d'où l'intérêt, que nous, on appuie l'idée du... la possibilité de faire des projets pilotes.

Mais, dans ce cas-là, est-ce qu'il y a des données probantes ou pas? Bon, je pourrais refaire le point dans notre organisation sur cette situation-là pour vous répondre plus précisément, mais ce que... mon souvenir, c'était que ça ne faisait pas nécessairement l'unanimité puis qu'il y avait besoin d'un plus grand échange avant de penser à une généralisation.

M. Villeneuve : O.K. Bien...

Mme Hébert (Anne) : ...sans remettre en question, là, la pertinence d'essayer des nouvelles pratiques.

M. Villeneuve : Je pense que... Bref, moi, ce que j'en ai comme souvenir, c'est que c'était : Ne touchez pas à ça, ça va bien. Alors, maintenant, voyons voir comment ça peut peut-être faire des petits ailleurs. Ça évite les signaux sonores, ça... bon, puis peut-être qu'il y a un sentiment de sécurité plus grand, je ne sais pas. Mais je vous invite à vous pencher là-dessus, ça pourrait être intéressant.

Les carrefours giratoires, je veux juste comprendre. Moi, je n'ai jamais vu de piéton à un carrefour giratoire, là, puis je fais de la route pas mal, là, mais je n'ai pas vu de piéton à des carrefours giratoires. Je ne sais pas si je ne vais pas au bon endroit, honnêtement, là, je ne sais pas où ils traversent. Parce que vous dites : Il faut éviter qu'ils puissent aller au centre, on s'entend, hein, donc il faut éviter qu'ils puissent aller au centre, mais... J'ai l'air d'un extra-terrestre, les gens me regardent... D'où il sort? Mais honnêtement je ne me rappelle pas d'avoir...

Bon, je voudrais peut-être... Expliquez-moi, seulement à moi, donc. Tout le Québec est au courant; moi, je ne le sais pas. Expliquez-moi comment ça fonctionne, un carrefour giratoire, et comment vous, vous voudriez que ça change ou qu'il y ait des corrections pour améliorer la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Mme Hébert (Anne) : Les carrefours giratoires, c'est quand même une nouvelle pratique, hein, ce n'est pas généralisé, on est au début de l'implantation. Et, nous, ce qu'on dit, c'est : Au moment où on décide d'implanter un carrefour giratoire, posons-nous la question quels problèmes cela pose ou non pour les piétons et quelles habitudes ça va changer. Est-ce qu'il y a beaucoup de circulation de piétons? Ça dépend où il est situé, mais, si c'est le cas, prévoyons des mesures pour que ce soit sécuritaire. Puis une des mesures qu'on propose, c'est qu'il y ait une traverse piétonnière, là, tu sais, en amont du carrefour, c'est ça.

M. Villeneuve : En amont ou en aval... et en aval.

Mme Hébert (Anne) : Oui. Puis l'idée, là, de l'îlot central, c'est important, parce qu'il peut... mettons, il n'y a pas peut-être pas beaucoup de circulation de piétons dans ce... peut-être, dans l'endroit, mais il faut décourager l'initiative des piétons de dire : Je vais aller me rendre au milieu, puis après je vais attendre qu'il n'y ait pas d'auto puis je vais retraverser. Là, il y a une situation de risque. Donc, il faut qu'il y ait... que l'aménagement décourage ce type de pratique là.

Donc, pour répondre à votre question, on n'en voit peut-être pas, mais c'est parce qu'il n'y a pas beaucoup de carrefours giratoires. Mais plus ça va s'étendre, peut-être, comme pratique, plus la question va se poser à des endroits où il y avait antérieurement de la circulation de piétons.

M. Villeneuve : J'ai peur de subir les quolibets de mes collègues. Par rapport à ce que j'ai dit tantôt, moi, je parlais du carrefour giratoire, mais le carrefour giratoire, le coeur du carrefour giratoire, tout ça, moi, je n'ai jamais vu de piétons là. En amont, en aval, effectivement, là, oui, il y a des... Alors, voilà, avant de subir les foudres ou les quolibets de mes collègues... Alors, c'est pour ça que le carrefour giratoire, comme tel, c'est vraiment...

Une voix : ...

M. Villeneuve : Je suis moins extra-terrestre. Merci. Bon. Là, je me sens...

Le Président (M. Iracà) : Malheureusement, sur ces belles paroles, il ne reste plus de temps...

M. Villeneuve : Ah! J'ai eu le temps corriger la chose.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ça met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un dernier bloc d'échange avec le député de Masson. La parole est à vous.

• (12 h 50) •

M. Lemay : Merci beaucoup, M. le Président. Merci d'être avec nous. Vous avez parlé, dans votre mémoire, à la page 9 et 10, des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées et vous mentionnez qu'il y a diverses initiatives qui ont été réalisées dans plusieurs municipalités, visant les espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, et que c'étaient des collaborations qui étaient faites avec les corps de policiers, les organismes de personnes handicapées. Ensuite, à la page 10, vous mentionnez aussi que la SAAQ devrait réaliser une campagne de sensibilisation pour promouvoir le respect des normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées. J'aimerais savoir, dans votre campagne, c'est quoi, les éléments que vous souhaitez apparaître, considérant qu'on a des bonnes pratiques de gestion qui ont déjà été mises de l'avant par certaines municipalités?

Mme Hébert (Anne) : Les municipalités, bien sûr, s'adressent soit à leur population, en général... Mais une campagne plus générale, je pense, devrait insister pourquoi il y a des vignettes de stationnement. À quoi elles servent, ces vignettes-là? C'est assurer un déplacement sécuritaire, un accès plus rapide à des personnes qui ont des différentes incapacités liées à la mobilité, puis des fois ces incapacités-là ne sont pas toujours apparentes. Donc, beaucoup être axé sur pourquoi existent des vignettes de stationnement, parce qu'une des raisons, là... Toute la question du respect des stationnements réservés, là, c'est constant, à chaque année il y a des problèmes. Nous, on reçoit beaucoup de téléphones, il y a beaucoup de situations de non-respect qui nous sont rapportées, on le voit aussi dans les médias, puis c'est beaucoup lié à l'incompréhension. Les gens pensent que c'est un privilège puis que n'importe qui peut avoir cette vignette-là, ils ne comprennent pas trop, tu sais, le motif lié à l'octroi des vignettes. Donc, je pense, ce programme-là qui est administré par la SAAQ, c'est un programme rigoureux, c'est vraiment... tu sais, les motifs, les critères d'admissibilité sont très rigoureux, elles sont données pour des bonnes raisons. Donc, je dirais, c'est pour expliquer vraiment à la population, je dirais que c'est le premier élément important, à quoi servent ces vignettes-là, à quoi servent les stationnements réservés, ce qui pourrait être un élément important pour assurer un plus grand respect des... Parce que ce qui nous est rapporté beaucoup, là, c'est le manque de respect par des personnes qui n'ont pas d'incapacité dans les stationnements. Puis il y a toutes sortes de raison qui sont invoquées : Ah! n'importe qui a la vignette. Pourquoi moi, tu sais, je ne me stationnerais pas... Ah! ce n'est pas long, tu sais, je ne resterai pas longtemps. Je pense, ce n'est pas pris, des fois, au sérieux, là, l'importance dans la vie de tous les jours des stationnements réservés pour les personnes handicapées.

Même, peut-être, pour une illustration concrète, notre organisme, son siège social est à Drummondville, et on est avec d'autres organismes gouvernementaux. Puis nous, on a des personnes handicapées à notre emploi, donc on a besoin des stationnements réservés. Mais il y a beaucoup d'utilisateurs, des citoyens ou d'autres usagers, qui viennent utiliser nos stationnements réservés, puis c'est comme s'ils ne comprennent pas qu'ils privent une personne d'aller travailler, tu sais, qu'elle se rende facilement à son emploi, ou d'aller chercher des... Ça peut être l'accès à la pharmacie, par exemple. Il y a une citoyenne, récemment, qui me disait qu'elle allait chercher, souvent, ses médicaments à la pharmacie, puis que souvent les stationnements réservés étaient là, mais ils étaient occupés par des personnes... par des voitures qui n'avaient pas de vignette. Parce que les gens ne saisissent pas l'importance, mais elle, là, ça l'empêchait vraiment, il fallait qu'elle attende, qu'elle revienne, ça l'empêchait d'accéder à la pharmacie.

Donc, je pense, là, pour répondre directement à votre question, c'est miser sur pourquoi, la justification, là, quelles sont les situations qui amènent la nécessité de respecter les espaces de stationnement.

M. Lemay : Très bien. Merci pour cette très bonne réponse, éclaircissante.

On a déjà discuté des aides à la mobilité motorisées, au préalable, avec mes collègues, mais moi, je regardais un peu... Parce que, dans le Code de la sécurité routière, on va modifier l'article 492.1, qui mentionne, dans le fond, qu'un cycliste ne peut pas circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation le prescrive ou le permette, puis il doit alors... Puis là on vient préciser, puis c'est la modification qui est apportée par l'amendement dans le Code de la sécurité routière, c'est qu'il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons. Et là je réfléchissais un peu au projet pilote que ça fait trois ans qu'il est mis en vigueur puis je voyais un peu, dans cette section-là du Code de la sécurité routière, qu'on pourrait mentionner quelque chose de similaire concernant les aides à la mobilité motorisées pour justement dire que la priorité est quand même accordée aux piétons, mais, si tu circules avec une AMM, bien, tu dois le faire de façon sécuritaire, réduire ta vitesse, bon, tu sais...

Est-ce que vous êtes quand même favorables à ça, même si je sais que ça va juste prendre fin au mois de juin, là? Au moins, sur ce point-là, est-ce que vous semblez favorables à ce type d'amendement?

Le Président (M. Iracà) : Il faut répondre en 40 secondes, madame.

Mme Hébert (Anne) : Je ne peux pas me prononcer déjà, tu sais, sur certains éléments, mais c'est clair qu'il y a deux grandes orientations qui vont guider notre réflexion. Il ne faut pas priver les personnes handicapées de possibilités de se déplacer, donc, les priver de ça, donc il ne faut pas, tu sais, réduire l'accès aux trottoirs, il faut y penser, mais, tout ça, il faut que ce soit dans le respect puis la sécurité de l'ensemble des usagers, là.

Je ne peux pas aller tellement plus loin que ça, c'est des questions assez particulières. Il faut penser que, dans les AMM, on parle... il y a des différents types d'AMM, hein, quadriporteur, il y en a que c'est le fauteuil roulant manuel, il y a différents types d'usages, ça fait qu'il faut moduler ça selon aussi les différents usages, puis qu'il y ait une cohabitation sécuritaire et respectueuse, tout en permettant une plus grande autonomie des personnes. Je ne peux pas aller plus loin que ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, madame, pour votre contribution aux travaux de la commission. Je suspends les travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 56)

(Reprise à 15 h 4)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Veuillez, s'il vous plaît, éteindre la sonnerie de vos téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Alors, cet après-midi, nous entendrons trois groupes : le Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec, le groupe Vivre en ville et la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec.

Alors, je souhaite d'entrée de jeu la bienvenue au premier groupe, qui s'est déjà installé. Je vous demande de bien vouloir vous identifier ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour votre exposé, et par la suite il y aura des blocs d'échange avec le parti gouvernemental et les oppositions. Alors, mesdames monsieur, la parole est à vous.

Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec inc. (SFPQ)

M. Daigle (Christian) : Merci beaucoup. Alors, mon nom est Christian Daigle, je suis le président général du Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec. Je suis accompagné de Mme Lina Chiasson, à ma droite, quatrième vice-présidente de notre organisation, et de Mme Nadia Lévesque, qui est conseillère au Service de la recherche du syndicat. Alors, M. le Président, MM. et Mmes les députés, merci de nous recevoir.

Le SFPQ se présente aujourd'hui pour commenter le projet de loi qui révisé le Code de la sécurité routière, et qui n'a pas été révisé en profondeur depuis très longtemps. Dans nos rangs, nous attendons ce moment depuis plusieurs années. En effet, environ 200 patrouilleurs ou surveillants routiers du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports discutent avec leur employeur depuis plusieurs années sur des éléments dont ils ont besoin pour remplir efficacement leur mission d'assistance à l'utilisateur, et inévitablement, année après année, le ministère nous répond que des changements au Code de la sécurité routière seraient requis pour leur donner les outils et autorisations dont ils ont besoin pour faire leur travail correctement. Le ministère reconnaît donc les incohérences entre les lois et règlements qui encadrent le travail des patrouilleurs et les attentes que nous avons envers eux. Je me présente donc devant vous pour que vous compreniez leur rôle sur nos routes et les besoins qu'ils ont au plan législatif pour remplir leurs fonctions.

Les patrouilleurs sillonnent les autoroutes du Québec afin de porter assistance à tout usager de la route. Ça va de la personne qui s'immobilise sur l'accotement pour un trouble mécanique jusqu'à la panne directement sur l'autoroute en pleine heure de pointe et aux policiers, pompiers et ambulanciers qui se dirigent sur les lieux d'un accident ou d'une urgence. Les patrouilleurs peuvent être interpellés par ce qu'ils voient eux-mêmes durant leur patrouille. Ils peuvent être interpellés par le Centre intégré de gestion de la circulation, qui surveille l'ensemble du réseau autoroutier à l'aide de plusieurs centaines de caméras. Ils peuvent être interpellés par les autres usagers de la route, notamment lorsque des policiers leur demandent de les suivre.

Les patrouilleurs surveillent aussi l'état du réseau. Cela signifie qu'ils doivent visuellement observer les structures routières, signaler les anomalies, les bris, les éléments à surveiller. Ils veillent également à dégager la chaussée et accotement de tout objet qui nuit à la circulation, que ce soit un morceau de bois, un réfrigérateur, un animal mort. Ces obstacles représentent des dangers importants, car les gens font parfois des manœuvres pour les éviter ou encore endommagent leurs véhicules en roulant dessus. De plus, certains objets s'envolent, tombent ou se posent sur le pare-brise d'un autre véhicule, privant son chauffeur de vision et également occasionnant des dommages. Un petit geste que de ramasser les objets, bien, c'est de la prévention efficace et qui sauve bien des accidents, voire des vies.

Évidemment, ce travail ne se fait pas en vase clos, il se fait sur nos autoroutes, où les gens roulent rapidement, sans nécessairement respecter le corridor de sécurité. Mais l'ennemi du patrouilleur, c'est la congestion. En effet, pour se

rendre sur les lieux d'un accident, le patrouilleur doit respecter le Code de la sécurité routière comme n'importe quel autre automobiliste. Voici donc la grande incohérence : on leur demande d'assister les usagers, ce rôle prend toute son importance lors d'accidents de la route, mais ils ne peuvent arriver rapidement sur les lieux, car ils sont eux-mêmes pris dans le bouchon de circulation.

C'est pour cette raison que nous proposons de donner le statut de véhicule d'urgence aux patrouilleurs mais seulement lorsque ces derniers répondent à un appel pour un accident ou une urgence. Ce serait donc un statut à temps partiel. Concrètement, pour eux, cela signifie pouvoir rouler sur l'accotement, faire des virages en U, dépasser légèrement les vitesses permises, actionner un avertisseur sonore pour prévenir les autres automobilistes de leur passage. Dans le mémoire que nous vous avons présenté, les articles à modifier sont précisés.

De plus, cela signifie quelques changements à leur équipement pour suivre les règles de prudence élémentaire. Tout d'abord, les gyrophares. À l'instar des autres intervenants qui sont venus devant vous, les patrouilleurs routiers croient que le public connaît mal ou reconnaît peu les différents types de gyrophare et ce qu'ils veulent dire sur la route, il y en a trop, et les flèches sur les véhicules des patrouilleurs ne les distinguent pas suffisamment des autres intervenants routiers.

En deuxième lieu, l'avertisseur sonore. Il est nécessaire et requis, dans les cas de bouchons de circulation importants, pour signaler sa présence. Également, lorsqu'un véhicule d'urgence circule sur l'accotement, il peut ainsi prévenir les autres automobilistes de son arrivée.

En troisième lieu, la peinture ou le logo reconnaissable. Une des difficultés rencontrées par les patrouilleurs est à l'effet que le public les confond souvent avec tous les autres véhicules ministériels. Si on veut que le public leur reconnaisse le statut de véhicule d'urgence en situation d'accident, on doit pouvoir les identifier facilement. On espère aussi que cela aura un impact quant au respect du corridor de sécurité pour nos membres. Nous ne sommes pas ici pour discuter de la couleur ou du logo, mais il est clair qu'une réglementation pour uniformiser ce visuel sera requise, le cas échéant.

En conclusion, le projet de loi n° 165 reconnaît les besoins particuliers de plusieurs intervenants routiers en leur accordant de nouveaux droits, qu'on pense aux autobus urbains, aux remorqueurs, qui pourront circuler sur l'accotement. C'est le cas des contrôleurs routiers également, qui, tout comme nos patrouilleurs, côtoient de très près les automobilistes directement sur la route. Bref, le projet de loi reconnaît les dangers des uns, les besoins des autres, et pourtant rien n'est prévu pour les surveillants routiers que l'on représente. C'est un oubli qui doit être corrigé. Il en va de la complémentarité de l'action des services publics sur nos routes en cas d'accident et surtout de la sécurité pour l'ensemble des usagers de la route, dont nous faisons tous partie. Merci de votre attention.

• (15 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, si vous avez terminé, nous allons procéder avec un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous pour vos questions.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour, monsieur et mesdames. Merci d'être avec nous aujourd'hui et de nous avoir fait part de vos préoccupations, recommandations, suggestions envers les modifications au Code de la sécurité routière qui sont proposées aujourd'hui.

Je suis content que vous soyez ici parmi nous, j'ai, en fait, quelques éclaircissements que j'aimerais avoir par rapport à vos propositions. Je vais commencer par la question des gyrophares, des gyrophares blancs, disons. En ce moment, vos véhicules sont équipés de feux jaune-orange, d'une certaine couleur, là, ces feux-là, quand vous répondez à une situation, disons, une situation... un accident qui est sur une autoroute. Je vais essayer de le prendre pratico-pratique pour vraiment comprendre, là, qu'est-ce que... comment vous intervenez puis comment ça peut être amélioré. Donc, en ce moment, quand vous intervenez, vous me dites... Je vais prendre un exemple. L'autoroute 40 ici, entre Montréal et Québec, c'est une autoroute à deux voies. Disons, il y a un accident à Trois-Rivières, vous êtes à Louiseville, vous vous déplacez d'une place à l'autre. Vos obligations sont les mêmes que n'importe quel véhicule, c'est ça, donc vous devez respecter les limites de vitesse, vous devez... Est-ce que vous utilisez vos feux jaune-orange à ce moment-là ou non? Non?

M. Daigle (Christian) : Non, ils ne peuvent...

M. Fortin (Pontiac) : C'est simplement une fois rendu au lieu de l'incident?

M. Daigle (Christian) : Oui, effectivement.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. C'est bon.

M. Daigle (Christian) : Lorsque la personne ou le surveillant circule sur le réseau routier, il est comme tout autre usager. Lorsqu'il arrive sur les lieux de l'incident ou de l'accident, là il peut les actionner, comme il peut monter la flèche et l'actionner également pour pouvoir faire dévier la circulation.

M. Fortin (Pontiac) : Parfait. Dans le fond, c'est pour dire aux gens : Faites attention, il y a des véhicules d'arrêtés, déplacez-vous sur... vers l'autre voie, ou : Faites attention, il peut y avoir des personnes qui vont marcher dans les alentours. C'est pour avertir les automobilistes.

M. Daigle (Christian) : Tout à fait.

M. Fortin (Pontiac) : Et il y a des gens qui ont dit, en fait, des gens qui représentaient un peu les... bien, qui travaillent pour des compagnies privées, mais qui font de la signalisation routière, qui nous ont dit : En même temps,

il faut faire attention parce que, s'il y a trop de gens qui se promènent avec différents gyrophares, différentes lumières de différentes couleurs, l'automobiliste ne saura plus trop ce que ça veut dire et vers où se tourner.

Est-ce que vous considérez qu'on est rendus à ce stade-là, où il y a un peu trop de feux ou de gyrophares différents sur des véhicules, puis honnêtement les gens s'en foutent un peu, puis, oui, ils ne comprennent pas ce que ça veut dire, puis ils ignorent, disons, les véhicules d'urgence, là?

M. Daigle (Christian) : Présentement, c'est un petit peu ironique parce que, présentement, ce que je croise sur la route, lorsque moi, je circule avec mon véhicule, c'est des gens qui sont des surveillants sur des chantiers qui se promènent avec leurs gyrophares allumés sur la route.

M. Fortin (Pontiac) : Mais ils n'ont pas le droit de faire ça.

M. Daigle (Christian) : Mais ils n'ont pas le droit de faire ça. Mais ils le font régulièrement, tout comme d'autres surveillants vont le faire également, aussi, avec des gyrophares jaunes.

Nous, nos contrôleurs, bien, nos surveillants, c'est pour aller sur les lieux qu'on aurait besoin d'un gyrophare différent, peut-être un blanc, à ce moment-là. Et ils ne l'actionnent jamais, présentement.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Bien, je vais vous le relancer comme ça. Puis pas parce que je ne suis pas d'accord avec vous, je veux juste bien comprendre ce que vous êtes en train de me dire, là.

Donc, les compagnies privées qui enfreignent le Code de la sécurité routière en ce moment, selon vous, est-ce qu'ils... les gens se tassent-ils pour les laisser passer quand ils voient des gyrophares jaune-orange?

M. Daigle (Christian) : Non, pas nécessairement. Et c'est peut-être venu banaliser un petit peu, justement, le principe du gyrophare, à ce moment-là, parce que, je me rappelle, quand j'étais plus jeune, puis il y avait un remorqueur en arrière de nous, il avait des gyrophares, mon père avait tendance à se tasser pour les laisser passer.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Parce que c'était un remorqueur, puis il y avait une réelle situation, disons, d'urgence, qu'il devait aller répondre à cette situation-là.

M. Daigle (Christian) : Effectivement.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Donc... Et je vois aussi dans votre... Je pense que je comprends bien ce que vous demandez pour les gyrophares blancs, là, mais, dans le fond, ce que vous êtes en train de nous dire aussi, c'est qu'en ce moment le Code de la sécurité routière ne vous permet pas, disons, d'utiliser... Parce que j'utilise le même exemple. Vous êtes à Louiseville, vous vous en allez à Trois-Rivières. Disons que... Bien, évidemment, il y a un accident à Trois-Rivières. Vous dites, O.K. : J'aimerais ça utiliser l'accotement pour... les deux voies sont arrêtées, ça ne bouge pas, puis personne ne me laisse passer; de toute évidence, j'aimerais ça utiliser l'accotement. Nous, ce qu'on comprend du code de sécurité actuel, c'est que vous avez le droit de circuler à basse vitesse sur les accotements, je vous le dis, c'est notre interprétation juridique, là, à nous, mais...

M. Daigle (Christian) : Bien, il faudrait peut-être que le ministère le sache parce qu'il y a des gens qui ont été sanctionnés, chez nous, pour avoir, justement, contrevenu au Code de la sécurité routière, alors que leurs gestionnaires leur disent : Il faut se rendre sur les lieux le plus rapidement possible, et, quand on arrive au niveau des ressources humaines, ils arrivent, puis il y a des citoyens, mettons, qui se sont plaints en disant : Il a roulé sur l'accotement, peut-être trop vite à certains yeux, peut-être pas, mais, peu importe, je n'y vais pas sur la mesure, mais en étant sur l'accotement, en se plaignant, et nos patrouilleurs ont été sanctionnés, à ce moment-là, par votre ministère. Alors, pour...

M. Fortin (Pontiac) : Mais peut-être... Puis je m'excuse, je ne voulais pas vous interrompre, mais, effectivement, peut-être que par le passé c'est arrivé exactement ce que... la situation que vous décrivez, mais l'avis, l'interprétation qu'on a... Puis peut-être que... Justement, on le regardait à la lueur de certaines des recommandations que vous avez faites par rapport au Code de la sécurité routière. Elle est toute récente, là, elle date de janvier. Donc, peut-être que ça vaut la peine que le ministère partage l'interprétation ou communique mieux ce que vous avez le droit de faire puis vous n'avez pas le droit de faire, parce que, nous, ce qu'on en comprend, à travers notre interprétation juridique, c'est que justement vous avez le droit de circuler à basse vitesse sur les accotements et, quand vous parliez, là, des virages en U, à l'intérieur des milieux d'autoroute, là, quand c'est indiqué : Faites-le pas, sauf pour véhicules permis, là, qu'un véhicule comme le vôtre serait un véhicule pour lequel ce serait autorisé. Donc, je pense que ce serait utile, comme vous le mentionnez, d'avoir une communication à ce niveau-là.

M. Daigle (Christian) : Bien, j'aimerais beaucoup la recevoir, cette communication-là, parce que même l'an dernier, au niveau du comité mixte de relations professionnelles de votre ministère, les gens ont très bien indiqué à nos représentants que ce n'était pas permis et que jamais un ordre ne serait donné en ce sens-là par les gestionnaires.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ça marche. Mais, regardez, je vous le dis aujourd'hui, là, c'est une interprétation qu'on a en ce moment, qui est récente. Donc, ça va nous faire plaisir d'organiser quelque chose pour qu'on puisse bien communiquer avec vous puis que vous ayez les outils nécessaires pour pouvoir procéder.

M. Daigle (Christian) : D'accord. Merci. J'ai ma collègue qui voudrait rajouter un petit élément.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Pardon.

Mme Lévesque (Nadia) : Dans le très, très précis, là, dans le Code de sécurité routière actuel, il y a un article, dont malheureusement je ne sais pas le numéro par coeur...

M. Fortin (Pontiac) : Ça va. Il y en a assez, d'articles, c'est dur de s'en souvenir.

Mme Lévesque (Nadia) : ...qui permet aux véhicules d'entretien routier de rouler sur l'accotement de gauche pour aller prendre le fameux U, là, qui permet de faire le «U-turn». Et c'est là qu'on a des interprétations, selon les cas, qui sont différentes, qui font en sorte qu'on a eu des gens qui ont été sanctionnés puis d'autres qui ne l'ont pas été. Ça dépend de comment les gens interprètent «véhicule d'entretien» puis est-ce que c'était un véhicule autorisé à faire le...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, vous avez raison, ce serait utile qu'on ait la même interprétation. On pourra organiser quelque chose pour qu'on s'en parle et que tous vos patrouilleurs aient la même interprétation que nous. Très bien.

Je profite de l'occasion, par exemple, parce que vous êtes ici, parce que vous êtes des gens qui sont sur nos routes souvent... Vous-même, vous dites que vous êtes un patrouilleur, donc vous êtes à même de voir ce qui fonctionne bien et ce qui ne fonctionne pas bien au niveau de la sécurité routière sur nos routes. Quand je pense aux mesures, à l'ensemble des autres mesures qui ne touchent pas nécessairement vos travailleurs directement, mais qui touchent l'ensemble des automobilistes, ou des cyclistes, ou des piétons québécois, je pense que vous êtes bien placés pour nous dire ce que vous en pensez. Donc, avez-vous des suggestions ou des recommandations par rapport à... que ce soient les items au niveau de la distraction au volant, au niveau des items sur les cyclistes qui sont inclus dans le projet de loi, au niveau de la sécurité routière, de façon générale?

M. Daigle (Christian) : Je me dois de vous corriger au départ, je ne suis pas un patrouilleur. Je suis un usager de la route, ce que j'ai indiqué tout à l'heure, j'ai à faire beaucoup de kilométrage dans mon année, pour mes fonctions, mais malheureusement je ne suis pas un patrouilleur.

M. Fortin (Pontiac) : Ah! O.K. C'est bon, c'est bon.

M. Daigle (Christian) : Mais une des choses, peut-être, qu'il serait bon... on en a parlé également à différentes reprises, c'est le corridor de sécurité. Souvent, nos patrouilleurs... On le fait pour les remorqueurs ou pour les policiers, les pompiers, tout ça, mais, pour nos patrouilleurs à nous, souvent le corridor est ignoré, autant lorsqu'ils ont à déplacer, ou à tasser, ou à prendre un objet qui est sur le bas-côté ou sur la route, ou lorsqu'ils vont, également, en escorte à un policier de la Sûreté du Québec, souvent ils vont se placer à l'arrière de ces camions-là. Donc, ça, c'est une problématique qu'on voit, où est-ce que les gens ne font pas attention au corridor de sécurité.

Et également une autre difficulté qu'on a remarquée ou qu'on a su dernièrement également, lorsque les patrouilleurs ont un accident ou lorsqu'ils se font... lorsque leur camion se fait frapper par un usager de la route, eh bien, c'est noté à leur dossier, et ils perdent, à ce moment-là... ils sont pénalisés lorsqu'ils ont à renouveler leur assurance personnelle pour un véhicule.

M. Fortin (Pontiac) : Ah! O.K.

M. Daigle (Christian) : Donc, à travers leurs fonctions, ils se trouvent à être pénalisés parce qu'ils ont à faire de la route, et, s'ils sont percutés ou qu'il y a un accident dont ils ne sont même pas responsables, bien, leur dossier d'assurance personnelle va en être touché, là-dessus.

M. Fortin (Pontiac) : Là, vous parlez des véhicules qui sont immobilisés, j'imagine, là, vous ne parlez pas de si vous êtes...

M. Daigle (Christian) : Non, non, je ne parle pas si la personne... le patrouilleur est lui-même dans son véhicule, et roule, et qu'il y a un accident, là. Mais, lorsque le véhicule est immobilisé, et qu'un citoyen ou une citoyenne, un usager de la route percute le véhicule, bien, à ce moment-là, il va être tenu responsable, ça va être considéré comme un accident responsable, si c'est consigné à son dossier, avec son permis de conduire.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je trouve ça intéressant.

Honnêtement, moi, je n'ai pas d'autre question. Je pense que ça fait le tour pour moi, je ne sais pas si les collègues en ont. Mais je vous remercie énormément de vos suggestions puis j'ai hâte de pouvoir mieux échanger avec vous. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Alors, parfait. Alors, je vois qu'il n'y a pas d'autre question. Ceci met fin au bloc d'échange de la partie gouvernementale. Nous allons procéder au bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Berthier, la parole est à vous.

• (15 h 20) •

M. Villeneuve : Merci, M. le Président. Bien, je vais faire du pouce sur le dernier point que vous venez de discuter. Je sais que, dans certaines circonstances exceptionnelles, le gouvernement peut, sauf faute grave, imputer, justement, les conséquences à la faute grave. Si ce n'est pas une faute grave, il peut aussi y avoir l'impunité. C'est un peu ça que vous soulevez par rapport au fait que vos gens se voient, finalement, avoir un mauvais bulletin, et les assurances, évidemment, viennent... rentrent en ligne de compte, et la prime augmente. Et ça peut même aller, à la limite, je dis bien à la limite, là, d'avoir de la difficulté à trouver un assureur.

Alors, moi, je vous invite, avec le ministre, peut-être, à creuser la discussion, parce que ça se fait dans différents domaines de notre société, là, où on va mettre, donc... sauf faute grave, on lève la punition et on s'assure que la personne ne sera pas touchée par des conséquences, là, comme une hausse des assurances. Alors, nous, on va le regarder aussi, mais je vous invite à le regarder puis, si jamais vous avez une proposition à faire, l'envoyer aux commissaires de la commission, aller voir, entre autres... Là, je vous ai donné un exemple plus extrême, mais vous pouvez aller voir, exemple, dans le cas des schémas de couverture de risques incendie, où les municipalités, lorsqu'ils ont mis leur schéma de risques, qui a été approuvé par Québec, ils ont été exemptés d'être poursuivis, voyez-vous.

M. Daigle (Christian) : D'accord.

M. Villeneuve : Ça se fait dans différents domaines. Pas seulement un schéma de couverture de risques incendie, mais dans d'autres domaines aussi.

Alors, je pense qu'il y a de quoi à creuser là, parce que je trouve ça un peu aberrant. C'est votre travail. Puis vous vous stationnez, évidemment, de la façon dont vous jugez correcte. Quelqu'un vous frappe, puis vous êtes imputés des conséquences, là, bon, enfin... Voilà pour ça.

Gyrophares, ça semble être très compliqué, hein? C'est fantastique, M. le ministre, d'étudier un projet de loi comme ça, parce que ça fait longtemps qu'il n'a pas été visité, et ça nous permet de constater... Écoutez, on a vu les pneus d'hiver non obligatoires sur les ambulances. On apprend toutes sortes de choses ici, là, on apprend toutes sortes de choses, qui doivent être, à mon avis, regardées de plus près pour voir si on peut faire mieux. Et dans certains cas il va falloir faire mieux, j'ai l'impression.

Alors, gyrophares, moi, j'en perds mon latin. Je comprends que des gens l'utilisent... Il y a un monsieur qui nous disait : Ça prend une vignette pour prouver que... Quand il vend le véhicule, il faudrait qu'il enlève les gyrophares. Mais je pense qu'on peut faire fort simple puis s'assurer que, quiconque a des gyrophares sur son véhicule, ça lui prend une autorisation dûment donnée et qu'il ait son document avec lui dans le véhicule, parce que, l'autorisation, on ne la donne pas à la personne, on la donne au véhicule, en principe, là, et que ce soit... qu'il y ait un meilleur suivi par rapport à ça, pour éviter, justement, la banalisation aussi, comme vous le disiez, qui ne vient pas aider la sécurité routière, mais qui vient, au contraire, nuire.

Je parle beaucoup, je veux vous laisser un peu de temps, mais j'aimerais ça peut-être... Sur les gyrophares, avez-vous une proposition claire pour peut-être, justement, arriver à ce que ce soit plus sécuritaire et non pas moins sécuritaire, cet outil-là que vous utilisez et que d'autres utilisent?

M. Daigle (Christian) : Bien, au niveau des gyrophares, c'est certain que, pour nous, comme on l'indiquait puis je l'ai indiqué également aussi, ce n'est pas à temps plein, de faire fonctionner les gyrophares, c'est vraiment à temps partiel, c'est pour pouvoir, justement, se rendre sur les lieux. Lorsqu'ils font leur patrouille... Parce que les gens ont à patrouiller sur environ, des fois, 600, 700 kilomètres par jour, 800 kilomètres, qu'ils ont à faire, le réseau routier, et à surveiller l'ensemble du réseau. Mais, lorsqu'un incident survient, lorsqu'ils se font interpeler, également, que ce soit par les policiers, par la centrale, également, pour se rendre sur un lieu, c'est là qu'ils pourraient, à ce moment-là, l'utiliser, si c'est nécessaire.

Je prendrais un exemple. Il y a quelques années, sur le boulevard de la Capitale, ici, autoroute Félix-Leclerc, il y avait un automobiliste d'immobilisé dans la voie de gauche, et, sans le savoir, le patrouilleur a vu l'automobiliste de loin, a... malgré l'opinion qu'ils ont maintenant au ministère, a contourné un petit peu les règles de sécurité, a passé sur l'accotement pour se rendre près de l'automobiliste, et il s'est rendu compte que c'était un père de famille qui était en train d'étouffer sur un aliment qu'il avait mangé, a réussi à lui sauver la vie par la méthode de Heimlich. Mais, s'il avait suivi le Code de la sécurité routière, était resté dans la voie en attendant, même s'il avait fait actionner ses gyrophares, les gens ne l'auraient pas plus laissé passer, et il serait peut-être arrivé trop tard sur l'événement, à ce moment-là.

Donc, d'avoir des gyrophares qui permettent, justement... puis que ce soit connu de la part de la population également, qu'on publicise cette utilisation-là en disant : Bien, regardez qui a le droit, qui n'a pas le droit puis dans quelles circonstances qu'on doit laisser passer ou pas, c'est pour l'ensemble des usagers de la route que c'est nécessaire aussi, selon moi.

M. Villeneuve : O.K. Concernant l'utilisation sur les autoroutes, de pouvoir transférer, là, hein, j'appelle ça... je ne sais pas comment le nommer, là, mais, bon, de la possibilité, finalement, de changer de sens en utilisant le passage au centre de l'autoroute...

M. Daigle (Christian) : Prendre le virage en U, qu'on...

M. Villeneuve : Pardon?

M. Daigle (Christian) : Le virage en U, donc, c'est ça.

M. Villeneuve : Le virage en U, bon, et l'utilisation des accotements, moi, je ne veux pas mettre des paroles dans la bouche du ministre, mais ce que je comprends de vos échanges que vous avez eus tantôt, c'est que le ministre, semble-t-il, a une nouvelle interprétation qui vient vous dire que vous aviez raison. Par contre, les gens qui ont été sanctionnés, moi, j'aimerais beaucoup que vous puissiez... en tout cas, qu'il puisse y avoir une certaine forme de reconnaissance de ce qui a été fait par rapport aux gens qui travaillent chez vous qui ont été pénalisés, finalement. Ça n'a pas de bon sens, là. Là, on se fait dire que, non, non, non, ça n'a pas été appliqué. Ça fait combien d'années que ça roule, cette histoire-là? Alors, à un moment donné, ça n'a pas de bon sens, là.

Par contre, ce que je comprends de cette discussion que vous avez eue, c'est que le ministre semble être ouvert à vous permettre incidemment d'étudier... Bien, ce qu'il dit, c'est que leur avis juridique leur dit que vous devriez avoir le droit de le faire. Donc, je veux faire simple, là. Est-ce qu'il y a moyen de regarder à sa face même l'article en question et, s'il le faut, le clarifier pour que ce soit clair, que ce ne soit pas contestable nulle part, tu sais, que ce soit... pour qu'on règle le cas, là, puis qu'on ne rouvrira pas la loi dans six mois, là? Alors, que ce soit le cas, qu'on le regarde à sa face même. Si on voit qu'on peut rajouter un élément, nous, on est prêts à offrir notre collaboration, comme toujours, pour pouvoir le faire. Et là, à ce moment-là, il n'y aura plus de contestation de personne, et vous aurez la possibilité d'intervenir plus rapidement sur les lieux d'un accident ou de toute autre situation auquel vous êtes requis d'intervenir.

Statut... Bien, ça revient un peu... Statut de véhicule d'urgence, alors, ça aussi, c'est... Ça, je ne pense pas, M. le ministre, que ce soit déjà le cas, leur véhicule n'a pas ce statut-là de véhicule d'urgence. Vous aimeriez que ce soit le cas?

M. Daigle (Christian) : Effectivement, ce qu'on demandait, c'est que ce soit un véhicule d'urgence, comme je disais, à temps partiel pour... en tout temps, mais qu'on puisse, justement... lorsqu'il y a des incidents, lorsqu'on a besoin d'aller aider la fluidité du trafic, qu'on puisse le faire, parce que présentement, même, à certaines occasions, où est-ce que les patrouilleurs étaient pris dans le bouchon de circulation, c'est des policiers qui sont venus les escorter en leur disant : Bien, je vais mettre mes gyrophares, moi, et toi, tu me suis sur l'accotement, pour pouvoir se rendre sur les lieux de l'incident. Donc, il a fallu qu'il aille se faire chercher pour pouvoir, après ça, aller sécuriser les lieux et aider, à ce moment-là. Donc, pour nous, c'est vraiment d'aider l'ensemble des usagers, autant les gens qui ont à intervenir sur des lieux d'accident, les premiers intervenants, les premiers répondants, autant que, pour le reste des usagers de la route, ils puissent avoir plus de fluidité à travers le trafic aussi.

M. Villeneuve : O.K. Donc là, je présume quelque chose. Si un véhicule a le statut de véhicule d'urgence, probablement que déjà il peut passer dans les U puis il peut passer sur l'accotement, j'imagine, s'il a ce statut-là. Donc, en ayant ce statut-là, on ne touche pas au règlement, à l'article de loi, c'est réglé, vous avez l'autorisation de le faire.

Maintenant, j'imagine que, pour... conséquemment à ça, si c'était ça, si vous aviez ce statut-là, conséquemment à ça, bien, évidemment, j'imagine que votre personnel devrait avoir une formation particulière, et probablement aussi, parce qu'ils deviennent un petit peu en autorité par rapport aux gens qui circulent... ils le sont déjà probablement, mais il arrive aussi, je dirais, des obligations aussi avec le pouvoir qui serait donné, à ce moment-là. Alors, il faut tout voir cet ensemble-là.

M. Daigle (Christian) : Ce qu'on nous indique, c'est que ça prend la classe 4A pour pouvoir circuler avec un véhicule d'urgence. Donc, la classe 4A requiert avoir un examen de la vue. Je pense y avoir après ça un avis qui est de son médecin comme de quoi qu'on est en bonne santé pour pouvoir, justement, opérer ce type de véhicule là, et ça va avec ça. Ce n'est pas une conduite de véhicule spéciale comme des policiers peuvent faire dans des cas de poursuite, des choses comme ça, ce n'est pas un véhicule de ce type-là, ou un véhicule dans le genre pompier où est-ce que, là, la capacité du véhicule, la grosseur du véhicule amène des demandes spécifiques, mais c'est vraiment pour un véhicule ordinaire qui est un véhicule d'urgence à ce moment-là. Donc, c'est un examen théorique qui est à passer à la SAAQ, avec l'examen de la vue.

M. Villeneuve : D'accord. Vous avez, j'imagine, tous des cours RCR. Avez-vous ça?

M. Daigle (Christian) : Oui. Pour les patrouilleurs, c'est obligatoire.

M. Villeneuve : Alors, je vais terminer là-dessus : Vous saluerez le monsieur qui a eu le gros bon sens d'intervenir à Québec. Merci.

M. Daigle (Christian) : Merci beaucoup. Nous le ferons.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci beaucoup. Bien, merci d'être avec nous aujourd'hui. Vous savez, je crois que ça fait déjà l'unanimité à travers la commission, les propos que vous tenez aujourd'hui. J'avais juste une question concernant moi, pour mes connaissances personnelles parce que je suis d'accord avec plusieurs de vos articles, qu'il faut qu'on modifie en... pour répondre à vos besoins spécifiques, mais, moi, c'est concernant la vitesse. Je sais que, là, vous venez de mentionner qu'il y a le permis de classe 4A. Puis vous avez dit qu'il y avait peut-être des formations spécifiques, 100 % des patrouilleurs se disent d'accord à suivre les formations nécessaires, mais je veux juste savoir, au niveau... Est-ce que vous pouvez me donner des exemples dans lesquels c'est important pour un patrouilleur d'excéder la limite de vitesse ou même passer sur un feu rouge, dans le cas d'une situation d'urgence, là? Parce que je voulais juste m'assurer si vous aviez des cas spécifiques, là, qui... parce que je... Allez-y, je vous écoute.

M. Daigle (Christian) : Oui. La conseillère, elle a beaucoup de choses à dire sur ce point-là. Je vais la laisser commenter, puis je compléterai à ce moment-là.

• (15 h 30) •

Mme Lévesque (Nadia) : Une petite précision : On ne demande pas le droit qu'ils passent sur les feux rouges, donc, juste pour être claire, là, tu sais, on demande le statut de véhicule d'urgence comme il est actuellement, pas nécessairement dans le projet de loi. Je sais que le projet de loi donne des droits supplémentaires. On ne demande pas ce droit-là, là, de griller des feux rouges, ce n'est pas la nature de notre demande. Les cas qui nous ont été rapportés où la limite de vitesse devrait parfois être dépassée, c'est notamment dans les milieux ruraux, donc la route 138, la route 132, où les patrouilleurs couvrent de très grands territoires. Souvent, la couverture policière n'est pas celle qu'on retrouve en ville non plus, donc le patrouilleur va être le premier intervenant sur le lieu de l'accident, très souvent, et, tant que lui n'est pas arrivé, donc, tout ce secteur-là n'est pas sécurisé. Donc, ce n'est pas des problèmes de congestion, à ce moment-là, auxquels ils font face, mais de pouvoir peut-être rouler un peu au-delà de la limite de vitesse qui est de 100 kilomètres-heure — on sait bien que tout le monde roule un peu plus vite, là, mais c'est quand même 100, la limite — donc de pouvoir monter un peu pour arriver un peu pour arriver plus rapidement, dans les milieux ruraux.

M. Lemay : O.K. Je vous posais cette question-là parce que, dans votre liste d'articles qu'on doit modifier, vous avez spécifié l'article 592.2.1 pour inclure les patrouilleurs du MTMDET, et puis là vous dites... Dans cet article-là, ça dit qu'on vient exempter les conducteurs de véhicules... Dans le fond, ils ne peuvent pas être déclarés coupables d'une infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Mme Lévesque (Nadia) : Feux rouges.

M. Lemay : Puis là ça dit : Les véhicules de police, les ambulances, le service de sécurité incendie, véhicules d'urgence immatriculés au nom de la société, bon, plus, là, j'imaginais un amendement qui venait mentionner le véhicule d'un patrouilleur aussi. Donc là, je me disais : À ce moment-là, on vient dire que le patrouilleur peut passer sur un feu rouge, tu sais, par définition. Puis là, vous nous dites, non, vous ne demandez pas qu'il passe sur des feux rouges. C'est juste ça que je voulais préciser.

Mme Lévesque (Nadia) : C'était juste pour les photoradars de vitesse. Ce n'est pas clair, comment c'est écrit, là, mais c'est vraiment juste pour les photoradars de vitesse.

M. Lemay : Parce qu'on s'entend que, si le photoradar... Bien, c'est parce que dans la même phrase on parle du photoradar de vitesse et, ici, que...

Mme Lévesque (Nadia) : Oui, bien, je vous ai copié-collé l'article existant, là, tel qu'il est écrit actuellement. Mais notre demande n'est pas à l'effet de passer sur les feux rouges.

M. Lemay : Parfait. Donc, merci pour cette précision. Je ne sais pas si vous aviez d'autre chose que vous voulez nous mentionner, parce que, pour le reste, là, c'était très clair.

Mme Lévesque (Nadia) : Bien, pour la question des gyrophares, si vous me permettez de faire du pouce sur la question de votre collègue...

M. Lemay : Allez-y, oui.

Mme Lévesque (Nadia) : ...effectivement, c'est un peu difficile de s'y retrouver dans les couleurs de gyrophare, clignotant, pas clignotant, stroboscopique. Donc, une des choses que nos patrouilleurs nous ont dites, c'est, le stroboscope, pour eux, devrait vraiment être réservé à des gens qui ont vraiment ce droit d'être un véhicule d'urgence sur une situation d'urgence, donc de ne pas avoir des compagnies qui font de la signalisation, des déneigeurs, d'autres utilisateurs qui ont besoin d'être visibles pour des raisons évidentes, là, que ce soit la façon dont ils dépassent sur l'accotement, dont ils dépassent un petit peu la largeur, et tout ça, mais d'avoir le stroboscope qui serait réservé. Puis ensuite de ça, bien, à l'intérieur du projet de loi, il y a déjà des couleurs réservées, là, le rouge pour pompiers, policiers et ambulances, le bleu, seulement les policiers. Le jaune semble être la couleur la plus problématique, là, il y a trop de monde qui ont du jaune. Ça fait que c'est pour ça que nous, on disait : Bien, rajoutons du blanc. Puis, si on veut vraiment avoir une espèce d'effet d'identification très facile, bien, ce serait d'ajouter l'effet stroboscope. Mais on sait que ça ne fait pas l'unanimité, le stroboscope, chez les spécialistes, pour des effets sur les autres conducteurs, là.

M. Lemay : Parce que ce que j'ai cru comprendre, en faisant la lecture, justement, là, des articles que vous mentionniez, c'est que le feu blanc est déjà prévu pour un véhicule d'urgence dans le Code de la sécurité routière. C'est simplement, comme vous dites, que vous devriez... qu'on pourrait l'utiliser pour les véhicules de patrouilleur. Dans le fond, c'est ce qu'il faut...

M. Daigle (Christian) : Effectivement.

M. Lemay : Juste un moyen... pour une précision.

M. Daigle (Christian) : Effectivement, c'est ça. On pourrait justement l'ajouter comme sur les véhicules pour les patrouilleurs, pour pouvoir l'ajouter avec l'effet stroboscopique, mais de le restreindre et s'assurer qu'il n'y a personne... pas d'autre véhicule qui puisse utiliser cela, pour ne pas avoir de confusion, justement, sur les routes.

M. Lemay : Excellent. Bien, merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Merci beaucoup de votre participation à la commission, c'est très important.

Je suspends la commission quelques instants, le temps que le deuxième groupe puisse s'installer.

(Suspension de la séance à 15 h 34)

(Reprise à 15 h 36)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue au groupe Vivre en ville. Je vous demande de bien vouloir vous présenter et, par la suite, y aller avec votre exposé de 10 minutes. Il y aura un bloc d'échange avec la partie gouvernementale et les oppositions. Alors, monsieur, la parole est à vous.

Vivre en ville

M. Savard (Christian) : Merci, M. le Président. Bien, merci à la commission pour l'invitation pour venir discuter d'un sujet très intéressant, qui nous tient à cœur, c'est-à-dire la modernisation du Code de la sécurité routière. Habituellement, je suis toujours accompagné, mais ma collègue qui a travaillé sur le mémoire avec moi est à Gatineau, à notre bureau de Gatineau, on trouvait que c'était un petit peu loin pour venir passer une heure, très agréable, avec vous. Mais donc je la salue pour son travail. Merci, Catherine. Je lui avais promis.

Donc, mon intervention ne portera pas, dans un premier temps, sur des articles spécifiques, ou peu, va plus porter sur les principes qui devraient nous guider, qui devraient guider les députés lors de l'étude, là, de ce projet de loi afin de continuer d'aller dans la bonne direction en matière de sécurité routière, donc... Je ne sais pas si je me suis présenté. Christian Savard, directeur général de Vivre en ville. Je voulais tellement bien faire les choses.

Donc, ce qu'on veut aborder principalement à travers notre mémoire... D'abord, on souligne que c'est un pas dans la bonne direction sur plusieurs aspects du partage de la route. Il y a une véritable modernisation, prise en compte des usagers plus vulnérables. Ça, il faut le noter. On le souligne, il y a des nouveaux concepts, les rues partagées, les vélorues, le principe de prudence qui est introduit, toutes des choses qui sont allées... qui vont tout de même dans la bonne direction, mais ça demeure, selon nous, un premier pas. Et, si j'ai le goût de voir le verre à moitié plein, bien, il ne faut pas oublier qu'il y a eu quand même une consultation assez coûteuse, là, de la part de la Société de l'assurance automobile il y a... je ne me souviens plus, en tout cas, puis à la fin on finit avec quelques ajustements au Code de la sécurité routière, qui sont relativement intéressants et importants mais qui ne vont pas jusqu'au changement de, je dirais... je vais utiliser le mot «paradigme», en matière de sécurité routière.

• (15 h 40) •

Celui-ci... Et évidemment, et je sais que je passe dans les derniers, donc vous en avez sûrement entendu parler, la question de la Vision Zéro. Et je vais aborder ça en vous nommant deux chiffres. Le chiffre 44, 44 correspond au nombre de morts, en 2017, dans l'industrie de l'aviation. Donc, il y a eu seulement 44 morts dans la dernière année. Vous savez comment on a peur de prendre l'avion, puis qu'on a souvent l'idée que c'est dangereux, puis on a toujours une petite angoisse, mais pourtant il n'y a eu que 44 morts sur les vols commerciaux dans la dernière année. Au Québec, sur nos routes, il y a eu 351 morts. Et, il faut le dire, c'est quelque chose qui s'est amélioré. Dans les années 70, on était autour de 2 000 morts, donc on progresse. Mais on considère que, pour faire comme les meilleurs, on devrait peut-être... Certains vous ont peut-être parlé du modèle suédois, celui relié à la Vision Zéro, c'est de considérer inacceptable de perdre des citoyens sur nos routes. Donc, il faut... La Vision Zéro a donc comme principe de viser, même si on sait qu'il va rester des vrais accidents, mais de viser zéro blessé grave, zéro mort. Et on pense que, pour ça... Il y a un certain nombre de principes à la Vision Zéro qui font en sorte qu'à titre d'exemple, bien, l'humain est faillible, il faut faire en sorte... Et je vais penser particulièrement aux personnes vulnérables, par exemple, au niveau des piétons, des personnes âgées. Les gens peuvent faire des erreurs. En milieu urbain, il faut qu'une erreur d'un automobiliste ou d'un piéton ne résulte pas en un drame, donc l'environnement doit faire en sorte que ce ne soit pas un drame. Et on ne doit pas reposer notre stratégie uniquement sur le fait que les comportements vont être parfaits, les comportements ne seront pas parfaits.

Donc, l'humain est vulnérable, hein? Vous connaissez les chiffres, on vous les a dits. À 50 kilomètres-heure, on a des bonnes chances de mourir. À 30 kilomètres-heure, les chances sont beaucoup plus faibles. Donc, c'est important en milieu urbain, mais ça peut se confirmer aussi sur le réseau routier supérieur. La diminution des vitesses, c'est le principal facteur de diminution du nombre de personnes qui décèdent ou qui sont blessées graves. Et évidemment il faut arrêter de remettre la responsabilité uniquement dans les mains des usagers, mais aussi et surtout entre les mains des gestionnaires et concepteurs de notre réseau routier, de nos rues, de nos routes, qui sont les premiers responsables de la sécurité.

Donc, pour nous, lors de l'analyse de ce projet de loi là et... qu'est-ce qui devrait nous guider dans le futur doit être la Vision Zéro, et on espère que ce projet de loi là va être le premier pas vers ça. Et en ce sens on demande... on

propose même, dans une de nos recommandations, qu'il y ait une révision périodique du Code de la sécurité routière afin de le revoir, de l'ajuster aux bonnes pratiques et au goût du jour. Parce qu'il ne faut pas l'oublier, vous êtes les législateurs, hein, vous regardez les articles, vous vous assurez que le tout soit cohérent, mais au final ce qu'on fait, c'est qu'on construit des milieux de vie. Et les déplacements qu'on fait tous les jours, c'est particulièrement important, puis on le sait tous, hein, on est tous des experts de la route lorsqu'on est derrière le volant, lorsqu'on marche sur le trottoir, on a toutes des opinions là-dessus. Bien, c'est parce que c'est au coeur de nos vies, on fait ça plusieurs heures, des fois, par jour. Donc, c'est très important. Et on pense qu'adopter une Vision Zéro, tenter d'améliorer de manière substantielle le bilan routier du Québec à travers cette approche-là, ça n'aura pas juste conséquence de diminuer le nombre de morts, le nombre de blessés, ça va avoir aussi la conséquence d'améliorer nos milieux de vie, de faire en sorte que nos villes vont être apaisées, de faire en sorte que nos villes vont être plus sécuritaires, plus intéressantes.

Donc, il y a un objectif, évidemment, de préserver la vie de nos citoyens mais également d'améliorer la vie en général et notre qualité de vie. Et je pense particulièrement aux personnes vulnérables, c'est à eux qu'il faut penser en premier. Je pense aux enfants, évidemment, je pense aux personnes âgées.

Vous savez, au Québec, le bilan routier s'améliore, on l'a souligné, ça va bien, ça pourrait aller encore mieux, mais ça va mieux sauf pour une catégorie, c'est les piétons, et particulièrement les piétons âgés. Et est-ce que la solution, c'est qu'on ne veut plus que les personnes âgées puissent se déplacer dans la rue, puissent être sur nos trottoirs, ne puissent plus traverser la rue? Je ne pense pas que c'est l'autonomie qu'on veut leur enlever. Je ne pense pas qu'on veut juste faire du navetage. Donc, il faut aussi avoir en tête que, les usagers vulnérables, eux, dans le bilan des dernières années, la situation ne va pas en s'améliorant.

Donc, il y a une occasion peut-être, dans les prochaines semaines, pour... Là, vous allez faire un premier pas qui améliore beaucoup de facettes, mais il y a une occasion aussi, dans les prochaines semaines, il y a la politique de mobilité durable, qui est une politique transversale, large, qui pourrait améliorer, justement, la mobilité au Québec. Et, selon nous, la sécurité routière doit faire partie de cette politique de mobilité durable et devra inclure le chantier de mettre en place l'approche de Vision Zéro pour le Québec.

Donc, au-delà des articles qui sont ici dans le projet de loi, il va falloir continuer dans la veine de la consultation qui a eu lieu de la part de la Société de l'assurance automobile, ne pas s'arrêter là et aller plus loin, là, justement, à travers... C'est le message aussi que je voulais lancer. Il va me faire plaisir, s'il y a des points plus précis du projet de loi que vous voulez qu'on aborde ou vous voulez notre avis... Mais, voilà, donc, une approche de Vision zéro en matière de sécurité routière assise sur une forte politique de mobilité durable nous semble la meilleure voie à suivre. Voilà.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Savard, pour votre exposé. Nous allons débiter un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Je pense que le ministre a plusieurs questions à vous poser. M. le ministre, c'est le temps, c'est à vous, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : C'est le temps, maintenant?

Le Président (M. Iracà) : C'est le temps.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Savard. Puis, non, je ne pense pas que vous avez besoin de vous présenter, je pense que tout le monde ici vous reconnaît, vous connaît bien puis apprécie vos interventions régulières en commission parlementaire et dans toutes sortes de forums auprès du gouvernement du Québec. Moi, je sais que j'apprécie vos interventions auprès du groupe de travail de la politique de mobilité durable. Je vous l'ai déjà dit, je le répète ici, j'apprécie ce que Vivre en ville fait au niveau de la cocréation de cette politique-là.

Je pense qu'il y a plusieurs des points que vous apportez que moi, j'aime beaucoup. J'aime beaucoup l'idée d'une révision périodique du Code de sécurité routière, surtout quand on arrive dans une ère, disons, où les différentes technologies vont faire en sorte que les usagers de la route vont être différents de ce qu'ils étaient. C'est vrai qu'il y a plus de piétons aujourd'hui qu'il y en avait, oui, c'est vrai qu'il y a plus de véhicules sur nos routes qu'il y en avait, mais c'est aussi vrai que, d'ici les prochaines années, on peut entrevoir une ère où il y aura peut-être tout autant de véhicules mais moins de conducteurs ou moins de véhicules parce qu'on aura des véhicules automatisés. Donc, il y a peut-être des enjeux particuliers qui font en sorte qu'une révision plus régulière du Code de sécurité routière serait nécessaire. Ça, j'apprécie ce que vous faites, parce que c'est vrai quand vous dites que, un, tout le monde est un peu un expert, donc, on a tous des opinions très arrêtées, mais, à travers le Code de sécurité routière, on contribue à construire un milieu de vie puis on veut qu'il soit aussi sécuritaire que possible et qu'il vive dans son époque.

L'idée de la Vision Zéro, je pense qu'à la base l'idée est bonne. L'idée, c'est... on veut minimiser le nombre d'incidents, puis, si on part d'objectif zéro, bien, c'est peut-être plus facile à réussir que si on part d'objectif moins un versus la situation actuelle. Mais il y a des propositions, dans votre mémoire, je me demande un peu si elles vont à contresens de cette proposition-là. Je vous le dis honnêtement, là, je...

M. Savard (Christian) : Oui, oui.

M. Fortin (Pontiac) : Puis il y en a pour lesquelles je comprends bien, j'achète, il n'y a pas de problème, mais il y en a pour lesquelles je trouve ça un petit peu plus difficile. Entre autres, je vois mal, je m'explique mal — et je vais vous demander d'élaborer peut-être un petit peu là-dessus — comment la question de l'«Idaho stop» vient aider à contribuer à la sécurité routière, parce que, oui, ça peut aider à la mobilité, oui, ça peut aider à la fluidité sur le réseau, ça peut aider à

ce qu'un cycliste se rende plus rapidement de son point d'origine à son point de destination, mais je vois mal comment ça le protège, de ne pas toujours suivre la signalisation routière qui est en place.

M. Savard (Christian) : Je m'attendais un petit peu à la question, parce qu'il y a certains éléments qui peuvent paraître contre-intuitifs, mais, vous savez, si on voit... Bon, bien, la Vision Zéro, puis c'est souvent l'aspect qu'on peut avoir de la difficulté à expliquer, la meilleure Vision Zéro, c'est qu'on reste chez nous, hein, puis il ne se passera rien ou presque, là, à moins de monter sur un escabeau.

M. Fortin (Pontiac) : On va mourir d'ennui, mais quand même...

• (15 h 50) •

M. Savard (Christian) : Non, on va mourir d'ennui. Donc, on pourrait dire que la Vision Zéro pourrait aller jusque-là.

La Vision Zéro, ce qu'elle implique surtout, et c'est là qu'il est intéressant... Vous amenez le principe de prudence. On a un bémol sur le principe de prudence. Il ne faut pas oublier que... Le but étant de faire en sorte que, là où il y a des dangers véritables, que ce soient les vitesses de circulation sur les routes... On le sait, hein, c'est beaucoup, par exemple, en région, dans des routes à numéro qui ne sont pas des autoroutes, hein, qu'on meurt beaucoup, au-delà des usagers vulnérables et des 60 quelques piétons, malheureusement, qui décèdent. Donc, au-delà de ça, il faut voir là où est-ce qu'il y a un véritable danger. Et l'«Idaho stop», par rapport au type de... où est-ce qu'on a des stops, là, c'est très rare que ça va être dangereux véritablement, ce n'est pas pour rien que ça a été mis en place, et ça reconnaît un peu comment un vélo fonctionne. Donc, ce n'est pas une mesure qu'on voit qu'il va y avoir des problèmes sur la Vision Zéro. La Vision Zéro ne vise pas uniquement à tout structurer, elle vise à faire en sorte aussi que les endroits les plus problématiques ou les comportements les plus problématiques ne puissent pas arriver. Et on ne croit pas que l'«Idaho stop», donc le fait de céder le... que les cyclistes aient le droit au cédez le passage, soit contradictoire avec la Vision Zéro, à notre avis. Il y a beaucoup d'autres choses... Et, si on avait eu une Vision Zéro, je vous donnerais un autre exemple qui est bien pire, et je sais que vous n'allez pas l'abolir, ce ne sera pas assez populaire, mais le virage à droite sur feu rouge, si on avait adopté la Vision Zéro, n'aurait jamais eu lieu. On le sait, depuis que le virage à droite sur feu rouge existe, bien, il y a eu plusieurs morts, des centaines de blessés. Donc, c'est un exemple où, là, la Vision Zéro, où est-ce qu'on donnait à un véhicule qui peut donner la mort... on lui a donné plus de droits. Mais, dans le cas d'un vélo sur le réseau local, parce que, des stops, on fait toujours ça relativement à basse vitesse, on considère qu'il n'y a pas de danger, et les gains sur la pratique du vélo et sur... sont plus grands.

M. Fortin (Pontiac) : Mais mon interrogation n'est pas nécessairement sur le fait que le vélo frappe quelqu'un, plus sur le fait que le vélo puisse se faire frapper si, justement, il fait un stop, un stop Idaho, donc pas un... s'il fait un cédez le passage, il ne voit pas un véhicule qui s'en vient puis il se fait frapper par un véhicule. Donc, mon interrogation n'est pas nécessairement envers la sécurité du piéton par rapport au cycliste qui ne l'aura pas vu mais plus par rapport à protéger le cycliste lui-même dans cette situation-là.

M. Savard (Christian) : Mais, dans ce cadre-là, en principe, très, très souvent, le milieu dans lequel on a ce type de stop là, ce n'est pas à une vitesse très rapide, là. Donc, en principe, il n'y a pas de danger, là, puisque ça se fait à basse vitesse, plutôt.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, la vitesse de l'automobiliste serait plutôt basse. C'est ce que vous dites?

M. Savard (Christian) : C'est ça, c'est ça.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Bien, dans ce cas-là... Tu sais, j'essaie de prendre votre idée puis de la pousser à l'extrême, là, juste pour que tout le monde ici la comprenne bien, mais, dans le fond, la différence entre le cédez le passage... Parce que, là, on est dans zone à basse vitesse. Disons qu'on est dans une zone très urbaine où les deux rues, c'est des rues à 30, là, des rues... ou à 40, des rues domiciliaires, là, disons. Si je pousse l'idée à l'extrême, puis vous me dites : Bien, c'est de la basse vitesse, donc les chances que l'automobiliste... va peut-être heurter le cycliste, va peut-être blesser le cycliste, mais ne tuera peut-être pas le cycliste, c'est ce que je comprends de votre propos, là, mais, dans ce cas-là, pourquoi ne pas juste mettre un cédez pour les véhicules aussi?

M. Savard (Christian) : Bien, parce que le véhicule, lui, il peut causer... Derrière la Vision Zéro, il y a aussi le fait qu'il y a des usagers qui sont vulnérables, là, puis il y en a qui ne le sont pas, là, tu sais. Et il y en a un qui peut, lui, causer la mort, donc de lui appliquer à lui ne nous semble pas productif. En tout cas...

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ça...

M. Savard (Christian) : Mais je comprends que ça peut être contre-intuitif, là, mais c'est relativement démontré, qu'il n'y a pas... que ce n'est pas une mesure problématique.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Un autre point qui m'apparaît peut-être... Peut-être c'est simplement contre-intuitif, mais ça fait du bien d'en parler. Et, moi, l'étude que j'ai vue là-dessus me disait que c'était plus dangereux que la situation

actuelle, de permettre... Puis là vous parliez des routes numérotées en campagne, là, la, quoi, 138, le chemin du Roy, chez M. le député de Berthier...

M. Villeneuve : ...lorsque vous parlez de campagne, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Pardon?

M. Villeneuve : Vous me regardez lorsque vous parlez de campagne.

M. Fortin (Pontiac) : Non, mais moi aussi, je viens de la campagne.

M. Villeneuve : Ah bon! Bien, c'est ça, assumons. Assumez, assumez.

M. Fortin (Pontiac) : Vous avez la 138; moi, j'ai la 148. On est tout aussi bon hôte chez vous que chez nous, M. le député.

Mais, quand vous parlez de permettre aux piétons de circuler dans le sens de la circulation plutôt qu'uniquement à contresens, je comprends que, dans votre proposition, c'est un peu nuancé. Vous semblez faire le constat qu'effectivement l'alternative la plus sécuritaire, c'est peut-être, justement, celle qui est en place en ce moment, mais que, dans certaines circonstances, on pourrait permettre d'aller de l'autre côté. Si je pars de votre point de vue de la Vision Zéro et de votre point de vue qui dit que ce n'est pas nécessairement plus sécuritaire que d'aller dans le même sens des véhicules, comment est-ce que l'un correspond avec l'autre? Parce que, si vraiment on veut minimiser le nombre de décès, il me semble qu'il faudrait utiliser la façon la plus sécuritaire de faire.

M. Savard (Christian) : Le problème, c'est que certaines mesures comme celle-là empêchent certains déplacements piétons, et, si on les faisait... Puis je me promenais, l'autre jour, sur Guillaume-Couture, à Lévis, là, et il y a des arrêts de bus, là, éventuellement ils vont faire un... Et à certains endroits, là, je voyais ça puis... Bien, d'abord, il n'y avait pas de trottoir, là, et c'est peut-être ça, le... qui serait encore plus important, c'est qu'il y a des endroits en milieu urbain où est-ce que tu as des arrêts de bus... Et je m'imaginais, là, essayer de me rendre et je ne pouvais pas, il fallait que je marche à contresens, parce qu'à ce bout-là, là, il n'y avait pas véritablement de trottoir, c'était un petit accotement. Donc, de le mettre de manière systématique... C'est juste peut-être pour ne pas rendre illégal, dans ce cas-ci, là, de ne pas rendre illégal un mouvement, pour les piétons, qui est juste normal.

La vraie solution, c'est probablement de sécuriser la plupart des endroits. Et la Vision Zéro, c'est surtout ça, hein, que l'aménagement fasse en sorte de permettre à tous de se déplacer. Et c'est peut-être ça qui devrait être illégal, les aménagements qui ne le permettent pas. Mais parfois, lorsqu'on fait une révision comme celle-ci, bien, certains usagers qui sont un peu laissés pour compte, on tente d'y penser puis de proposer des choses qui ne les mettraient pas dans l'illégalité de manière complètement... qui défie le gros bon sens, dans ce cas-ci, là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Bien, là-dessus, je rejoins votre propos, par exemple, sur les installations, parce que moi-même, puis je pense que je l'ai déjà dit à un autre groupe en commission ici, mais, pour avoir été usager de la Société de transport de l'Outaouais pendant un long bout de temps, l'arrêt d'autobus qui est le plus près de chez moi, quand on me débarquait le soir, on me débarquait dans un banc de neige, et je n'étais pas tout seul, il y avait huit autres personnes qui débarquaient en même temps, et donc on se retrouvait huit personnes dans un banc de neige sur un boulevard urbain, dans le fond, où il n'y avait pas de trottoir, il n'y avait absolument aucune façon de se rendre au coin de la rue. Donc, je peux comprendre certaines de vos appréhensions, mais surtout je peux comprendre votre volonté d'améliorer les infrastructures, entre autres, pour des usagers du transport en commun.

D'ailleurs, pendant que je parle de la STO, j'en profite pour saluer votre collègue qui est à Gatineau en ce moment et qui a contribué à vos travaux et le remercier pour son travail.

J'ai une dernière question avant de passer la parole à mes collègues, s'il restera du temps. Vous avez une proposition par rapport aux véhicules autonomes. Vous semblez contents de la façon qu'on veut baliser les choses, mais vous dites : Faites attention à l'étalement urbain. Je vous entends. Il y avait un article de journal ce matin là-dessus qui disait que les gens, bon, peut-être vont s'établir plus loin parce qu'ils vont être dans le confort de leur voiture, ils vont se faire conduire, ils vont pouvoir écouter un film, ils vont pouvoir lire le journal, peu importe ce qu'ils décident de faire, mais en même temps, moi, le concept des véhicules autonomes, on m'a toujours dit qu'en ville on aura besoin de moins d'espaces de stationnement, et donc qu'on va pouvoir densifier les villes un peu plus. Donc, je vous demande votre perspective par rapport à ça parce que vous avez pris le temps, justement, de nommer le fait qu'il ne faut pas que ça serve de vecteur à l'étalement urbain. Je comprends votre préoccupation, mais qu'est-ce qui a le plus de chances d'arriver, d'après vous? De la densification? De l'étalement?

M. Savard (Christian) : C'est une très bonne question. On sort un petit peu de la sécurité routière...

M. Fortin (Pontiac) : Un peu.

M. Savard (Christian) : ...puis ce n'est pas pour rien qu'on l'a mentionné, là, parce qu'on ne sait pas à quelle vitesse cette technologie-là va arriver. Est-ce qu'elle va arriver... Je vous donne ma perspective, là. Je suis à peu près sûr que

sur les autoroutes ça va être relativement faisable dans un laps de temps, tu sais, pas si lointain. C'est relativement simple, tu sais, il faut que l'auto reste entre deux lignes, c'est droit, il n'y a pas beaucoup d'intersections, il n'y a pas beaucoup d'interactions avec d'autres usagers. Donc, ça, c'est beaucoup plus facilement imaginable.

Les experts ne s'entendent pas sur est-ce qu'en milieu urbain ça va fonctionner, et les principaux avantages se retrouvent en milieu très urbain. Oui, effectivement, on peut se l'imaginer... Et j'ai toujours dit que la voiture autonome, c'était soit Dr. Jekyll ou Mr. Hyde, là, ça va être soit très bon ou très mauvais, ça va... et il va falloir voir... Est-ce que ça va faire en sorte que ça devienne tellement facile, d'être tout seul dans son véhicule et puis se laisser guider, que les gens vont accepter effectivement de faire des très longues distances? Est-ce que ça va multiplier le nombre de kilométrage parcouru, puis qui va demander beaucoup plus de routes puis beaucoup plus de ressources de l'État, ou ça va faire en sorte que, justement, au lieu d'avoir chacun un véhicule, on va partager des véhicules?

Et ça, au-delà de la sécurité routière, évidemment, je pense que les différents paliers de gouvernement, là, sont prêts à commencer à regarder ça, il y a des véritables enjeux par rapport à ça, il faut se préparer. C'était notre clin d'oeil à l'idée de... Il faut se préparer à qu'est-ce qu'on veut en faire, de cette technologie-là, si effectivement elle arrive.

M. Fortin (Pontiac) : Merci beaucoup. Je vous remercie de votre perspective et du temps que vous avez pris pour m'éclairer sur ces sujets. C'est très apprécié, comme toujours.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Mégantic, il vous reste 1 min 50 s.

M. Bolduc : Merci. M. Savard, moi, j'aimerais juste vous poser une question. Vous parlez d'une révision triennale systématique du code de... Est-ce que c'est négociable, ça?

Des voix : Ha, ha, ha!

• (16 heures) •

M. Savard (Christian) : Effectivement, c'est négociable si... Je vais faire une blague un peu : Si on adopte l'approche de Vision Zéro, là, oui, c'est négociable.

M. Bolduc : C'est parce que...

M. Savard (Christian) : Non, je comprends ce que vous voulez dire. Nous, c'est le principe de dire : Faisons une amélioration en continu et donnons-nous la contrainte de le faire.

M. Bolduc : Merci. Ça, c'est beaucoup mieux.

M. Savard (Christian) : Voilà. Parfait.

M. Bolduc : Non, mais l'objectif était clair, vous comprenez le point, parce que vous comprenez aussi puis vous n'êtes pas... vous êtes très au courant des principes des commissions et de l'opération, et réviser une loi, là, en profondeur aux trois ans, c'est quand même une tâche colossale, avec des ressources relativement limitées. Mais je comprends qu'il y a un phénomène temporel qui devrait être réfléchi, hein? On peut s'entendre là-dessus?

M. Savard (Christian) : Tout à fait, oui.

M. Bolduc : Bon, ça, c'est une bonne nouvelle.

La question de la densification puis de l'étendue des villes, je pense que vous le comprenez bien, mais, pour moi, par exemple, qui a un comté de région, on vit dans des paramètres qui des fois semblent étrangers à l'ensemble du code routier. Est-ce que vous avez des recommandations pour nos municipalités, nos plus petites communautés?

Le Président (M. Iracà) : En 15 secondes, les recommandations.

M. Savard (Christian) : Bien, moi, j'ai toujours pensé que, par exemple, marcher, dans les plus petites communautés, était quelque chose de très répandu, pour avoir de la famille un peu partout. Et souvent on fait un petit peu moins attention parce que justement on a une culture un peu plus automobile, et il faut leur faire attention aussi. Et ce n'est pas vrai qu'on ne marche pas, même dans les plus petites communautés.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter le bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Berthier, je pense que vous êtes prêt. La parole est à vous.

M. Villeneuve : Oui. J'ose espérer, M. le Président. Merci. Bien, moi aussi, de ma part, hein, vous direz à votre collègue qu'on ne lui en tient pas rigueur, qu'elle soit restée en Outaouais puis que... sûrement elle nous écoute en direct.

M. le Président, j'aimerais savoir de la part de M. Savard... Tantôt, il parlait du virage à droite au feu rouge qui n'est pas autorisé à Montréal, mais là ce qu'on a devant nous, là, le mémoire, c'est Montréal en ville ou... excusez-moi de... c'est Vivre en ville, pardon, Vivre en ville, mais à Montréal ce n'est pas autorisé, c'est autorisé dans la plupart... je

pense qu'il n'y a pas d'autre interdiction au Québec, c'est autorisé pas mal partout au Québec, et je me suis posé la question... Parce qu'on parle beaucoup de projet pilote. Lorsque ça, ça a été étudié, ça a été étudié par projet pilote aussi, et les conclusions en sont venues, finalement, à celles qu'on connaît, à savoir que c'est autorisé partout, sauf à Montréal. Et tantôt vous disiez que les statistiques n'étaient pas très joyeuses par rapport aux accidents et aux... Ça me sonne une cloche, moi, en tout cas. Je me dis, on devrait peut-être retourner voir les conclusions, les données probantes qui ont été utilisées, en tout cas, pour arriver aux conclusions de permettre le virage à droite, parce que c'est ça, la réalité qu'on vit maintenant, c'est autorisé partout, sauf à Montréal, au Québec.

M. Savard (Christian) : Oui, bien, à l'époque, c'était pour, bien, on va essayer d'aider les gens, on va... Quand ils peuvent aller plus vite, ils iront plus vite puis... ils iront plus vite. C'était ça, c'était un peu, je le dirais... je vais le dire carré, là, c'était un cadeau aux automobilistes de l'époque. Et je dirais que, même, si on arrivait avec cette proposition-là, de nos jours, ça passerait moins bien.

Je rappelle tout de même les chiffres. Selon une étude, entre 2003 et 2011, c'est 840 personnes qui ont subi des blessures lors du virage à droite sur feu rouge, et six en sont décédées. Ça me semble dire... C'est du gros bon sens, hein? On peut virer à droite sur feu rouge, mais il y a une conséquence. Et cette conséquence-là, ça s'est fait sur le terrain. Je vous rappellerais un article du 13 février dernier, là : *Après deux morts, le virage à droite est interdit sur la 116 à Saint-Basile*. On ne parle pas de quelque chose, là... on ne parle pas d'une expérience qui a eu lieu, là, lors de la mise en œuvre, en 2003, c'est... Je suis assez conscient que... je ne pense pas que vous allez aller dans ce sens-là, mais nous, on tient à le réitérer parce que c'est un bel exemple où est-ce que, si on avait une Vision Zéro, encore pas mal plus fort que la question du «Idaho stop», on n'aurait pas fait cette mesure-là. Et c'est un bel exemple où est-ce qu'il faut commencer à analyser les mesures qu'on met en place, ne pas le penser en fonction d'assurer une éventuelle fluidité ou donner quelques secondes mais de protéger les gens.

À mon coin de rue, près de chez moi, là, dans ma maison de Québec, on vient d'interdire un virage à droite sur feu rouge, en 2018, parce qu'on se rendait compte que c'était trop dangereux, tu sais. Donc, on n'a pas beaucoup de principe de prudence dans ce cas-là, là.

M. Villeneuve : Vous parlez aussi de partage de la route. Est-ce que vous considérez que ce partage de la route là est de plus en plus partagé par autant les piétons, bien sûr, mais aussi les automobilistes et les conducteurs de camions lourds de tout acabit? Parce que... Juste terminer en vous disant que je disais ce matin que ça ne me rajeunissait pas, ça fait 40 ans que j'ai mon permis de conduire, mais j'entends beaucoup encore l'expression, dire : Les cyclistes, c'est dangereux pour eux, ils ne devraient peut-être pas... Moi, remarquez que je suis tout à fait d'accord à ce qu'on partage la route, mais je voudrais avoir votre avis, vu que vous êtes dans le domaine pas mal. Comment se développe le concept partage de la route? Ça va bien, donc, des campagnes... Et vous parlez aussi de campagnes d'information, puis je veux vous entendre aussi là-dessus. Est-ce qu'il y a suffisamment de campagnes? De quel ordre sont-elles, présentement? Est-ce qu'on peut en faire plus, faire mieux?

M. Savard (Christian) : Des campagnes, on ne peut pas être contre, hein, c'est utile, c'est utile de faire évoluer les mentalités. On peut penser à la ceinture de sécurité, il a fallu des campagnes et de la répression également. Mais je vous dirais que la meilleure solution, c'est souvent la sécurité par le nombre.

Et ça va me ramener au concept de mobilité durable. Si on parle, par exemple, des cyclistes, les endroits dans le monde où est-ce que c'est le plus sécuritaire, tellement sécuritaire qu'on ne pense même pas mettre de casque, c'est les endroits où est-ce qu'il y a le plus de cyclistes, ils sont tellement nombreux que le partage se fait tout seul. Donc, j'ose croire que l'augmentation de la pratique du vélo pour des raisons utilitaires, qu'on voit de plus en plus dans nos villes, hein, va faire en sorte que le partage de la route va être mieux.

Mais il faut lancer le message, et c'est... j'en reviens au principe de prudence, qu'il faut dire à l'usager qui, lui, n'est pas vulnérable, qui est protégé par une carapace, qui, lui, a la plus grande responsabilité. Évidemment, ça ne veut pas dire qu'un piéton doit se lancer devant les voitures, ça n'enlève pas une certaine responsabilité, mais il faut le dire, que la responsabilité est plus grande, et il va falloir lancer aussi cette notion-là au niveau du partage de la route. On sent qu'on veut aller dans cette direction-là.

M. Villeneuve : Ça nous amène au concept de prudence. Et là je veux bien comprendre ce que vous avez dit, vous m'excuserez, j'étais peut-être en train de faire autre chose, mais... Parce qu'on nous dit : Il ne faudrait pas lancer le message contraire dans le... que le gouvernement ne lance pas le message contraire, là, qu'on n'inverse pas, finalement, la responsabilité.

M. Savard (Christian) : Oui.

M. Villeneuve : J'aimerais mieux si vous pouvez répéter ce que vous venez de dire ou me rassurer par rapport à ce concept de prudence là, comment vous le voyez.

M. Savard (Christian) : Bien, à titre d'exemple, dans l'article, là, c'est notre recommandation 4, on dit d'adopter les modifications au CSR relatives au principe de prudence, mais on ne veut pas l'affaiblir en ajoutant une obligation réciproque. Le principe de prudence, par définition, dit qu'on doit protéger l'usager vulnérable. Il y a plein d'autres endroits dans le CSR où est-ce qu'on le dit, là, que l'usager vulnérable doit faire ci, doit faire ça. Mais de venir dire... C'est un peu

comme quand on dit, tu sais, «oui mais». Vous savez, quand une phrase commence par «oui mais», là, ça veut dire qu'il y a quelque chose derrière où est-ce qu'on n'a pas tout à fait compris. Donc, la manière qu'est écrit l'article 3.1, avec «notamment en s'assurant», c'est un peu un «oui mais» qui nous semble affaiblir le principe de prudence.

M. Villeneuve : O.K. Je comprends. Parfait. Et vous avez la recommandation 13. Ça, ça se trouve actuellement dans le code, c'est en vigueur, quand on dit «manifestation claire» de la volonté de s'engager d'un piéton? C'est votre recommandation 13.

M. Savard (Christian) : Oui, je vais juste la relire comme il faut.

M. Villeneuve : Oui, allez-y.

M. Savard (Christian) : En fait, la recommandation 13, c'est sur la question de...

M. Villeneuve : «Supprimer la mention à une "manifestation claire" de la volonté de s'engager d'un piéton.» Moi, je suis assez surpris de lire ça. Est-ce que je le comprends bien, c'est que c'est l'automobiliste qui doit...

M. Savard (Christian) : O.K., excusez-moi, je ne lisais pas le bon paragraphe, je ne me comprenais plus moi-même. C'était pour un peu éviter de... Est-ce qu'il faut faire... Ça va être quoi, une manifestation claire? Des grands signes? En principe, lorsqu'on attend à côté d'une traverse piétonne, d'une traversée, on est supposé d'avoir la priorité, et l'automobiliste est supposé de te voir, là, tu n'es pas supposé d'avoir à faire de grands signes. Et c'est cette espèce de confusion là, la manière que c'était écrit qui nous inquiétait un petit peu, donc c'est pour ça qu'on l'a mentionné.

M. Villeneuve : Bien, écoutez, moi, c'est parce que ça me ramène à votre concept de prudence. Tu sais, j'ai l'impression que, là, on est en train d'inverser le fardeau, là.

M. Savard (Christian) : C'est ça, tout à fait. Exactement.

M. Villeneuve : Alors, bon, c'est ce que je voulais vous entendre dire.

• (16 h 10) •

M. Savard (Christian) : Si ce n'est pas clair, là, s'il y a un doute, l'automobiliste, à une traverse piétonne, devrait s'arrêter. Puis au gros pire il aura arrêté pour rien, puis la personne n'aura pas traversé.

M. Villeneuve : Bien, tout à fait, là. Il y a toujours un risque aussi qu'il puisse passer autre chose.

Il y avait... L'obligation des piétons de marcher face aux... écoutez, moi, en campagne, dans mon village, nous, on ne se pose pas la question, là, j'ai dû être en infraction plusieurs fois, parce que je marche, des fois... Honnêtement, je vous le dis, là, comme c'est vrai, là, quand je marche dans le village, je ne me demande pas si je suis en infraction ou pas, des fois je marche sur le bon côté, des fois... J'espère que les policiers ne m'écoutent pas, dans mon coin de pays, là.

Mais je suis assez d'accord avec vous, assez d'accord avec vous, ne serait-ce que pour permettre à des endroits où on ne pourrait pas passer, si on respectait la loi, parce que ça ne peut pas... on ne peut pas passer, il faut vraiment traverser l'autre côté puis, à ce moment-là, avoir les véhicules dans notre dos. Mais ne serait-ce que pour ça, mais aussi pour vous dire, M. le ministre, qu'en campagne, dans les petits villages, il n'y a pas toujours des trottoirs. Oui, ils travaillent fort, ils travaillent très fort, mais effectivement, dans les petites rues, on ne prend pas la peine de... Remarquez que d'instinct les gens le font, parce qu'ils veulent savoir ce qui s'en vient, d'instinct les gens le font. Mais de là à dire qu'on puisse recevoir une contravention parce qu'on ne le fait pas... Moi, je suis assez...

Le Président (M. Iracà) : Ce sera le commentaire de la fin, la marche à la campagne. Il ne reste plus de temps au cadran, malheureusement.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on va entamer le dernier bloc d'échange avec le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous cet après-midi. On va poursuivre sur cette discussion-là qu'on avait à la recommandation 14, parce que, moi, dans ma municipalité, il y a des situations où des écoliers se rendent à l'école primaire en marchant et ils n'ont pas de trottoir pour... quand ils y accèdent, il y a même une traverse piétonne, mais de l'autre côté il n'y a pas de trottoir, entre la traverse piétonne et l'école. Ils pourraient rester sans faire la traverse par la traverse piétonne. Il y a une piste cyclable, mais elle n'est pas déneigée l'hiver. Donc là, on est dans une situation problématique, où on vient un peu, par cette réglementation-là, dire : Bien, tu dois circuler en sens inverse. Mais là, à un moment donné, il y a aussi de l'aménagement qu'on doit faire, de l'urbanisme, dans les municipalités. Je comprends très bien votre point sur la recommandation 14, mais je crois qu'on peut le voir dans un sens plus large aussi pour la sécurité de nos enfants.

M. Savard (Christian) : Tout à fait. Et merci de me donner l'occasion de parler de cas plus ruraux, parce que tantôt j'ai nommé un cas, là, à Lévis qui est plus urbain, mais ça arrive souvent que tu peux avoir à faire 400 mètres,

et c'est sur le même côté de la rue, ça va être plus dangereux de... Tu sais, disons, là, que tu pars, tu es au sud, puis ta destination est au sud, mais il n'y a pas de trottoir, il faudrait que tu traverses la rue pour aller en sens contraire, que tu marches de l'autre côté, que tu retraverses la rue. De traverser la rue, sur certaines routes à numéro, c'est plus dangereux que de marcher sur le côté. Donc, c'est peut-être pour enlever le fait de mettre illégales des choses très logiques. On peut faire des campagnes, on peut dire que c'est plus... Vous prenez une grande marche, là, sur la route, sur le rang, là, peut-être que c'est mieux d'être de face, mais que ce soit illégal ou punissable d'une... ce n'est peut-être pas une bonne idée.

Mais effectivement, vous l'avez dit, au-delà du CSR, il va falloir mettre plus d'attention à nos normes de conception pour que de manière systématique les usagers soient protégés.

M. Lemay : Très bien dit. Je veux revenir à la recommandation 10, qui est l'autorisation du jeu dans les rues. Juste... J'ai une question par rapport à ce point-là parce que mon collègue le député de Borduas a déposé à l'automne 2016 son projet de loi n° 696, justement, qui autorise le jeu dans les rues puis qui veut avoir plus de flexibilité au niveau des municipalités. Et, lors du l'étude projet de loi n° 122, il y a un amendement, justement, qui a introduit... qui permet, justement, l'utilisation du jeu libre, puis on le retrouve maintenant dans le Code de la sécurité routière à l'article 500.2, qui dit que, justement, «malgré les articles 499 et 500 du [...] code, une municipalité peut permettre, par règlement, le jeu libre sur un chemin public dont la gestion lui incombe». Et, dans votre recommandation, la recommandation 10, vous la formulez ainsi : «Adopter les modifications au Code de la sécurité routière portant sur l'autorisation du jeu libre dans les rues.» J'aimerais savoir quelle modification supplémentaire vous voudriez qu'on mette en place, malgré le fait que récemment — on parle de 2017 — on ait fait cette modification-là en introduisant l'article 500.2.

M. Savard (Christian) : Je ne saurais pas dire exactement, il me semble qu'il y a un article dans la révision actuelle... ou pas?

M. Lemay : Non. Actuellement, dans la révision, qui est présentement à l'étude par le projet de loi n° 165, l'article 500 n'est pas couvert, puisqu'il semble déjà avoir été couvert lors de l'étude de la loi n° 122, et on a fait l'introduction de l'article 500.2 en 2017.

M. Savard (Christian) : O.K. Bien, peut-être qu'on enfonce une porte qui est déjà ouverte à travers cette recommandation-là.

M. Lemay : Parfait. Merci. Non, c'était pour des précisions, des fois que vous auriez vu quelque chose de supplémentaire.

M. Savard (Christian) : Bien oui, c'est... Parfait. Donc... Mais c'est une bonne... une option. De manière générale, les rues locales, résidentielles devraient... on ne devrait jamais rouler plus que 30 kilomètres-heure. En principe, par défaut, c'est 50. Selon nous, ça devrait être 30 kilomètres-heure, justement pour permettre que la rue devienne aussi un milieu de vie. Il n'y a pas de raison de rouler vite, de toute manière. Et ça fait juste agrandir un peu, là, l'aire de jeu pour tout le monde, l'aire de marche. Donc, c'est une bonne orientation.

M. Lemay : Très bien. Dans votre recommandation n° 7, lorsqu'on parle de renforcer la priorité des piétons et des cyclistes, vous mentionnez que vous voudriez qu'on introduise un amendement aux articles 496.4 et 496.7, et l'amendement se lirait ainsi, ça dit : «En présence d'un piéton ou d'un cycliste, le conducteur d'un véhicule routier est tenu d'adopter la vitesse de ceux-ci jusqu'à ce qu'il puisse les dépasser en toute sécurité.» Et ça, c'est dans le cas d'une vélourie, entre autres. Je trouvais ça très bien comme proposition d'amendement, après avoir fait la lecture des articles, là, c'est assurément quelque chose qu'on va travailler avec le ministre, à voir... pour introduire dans le Code de sécurité routière.

M. Savard (Christian) : Parfait.

M. Lemay : Je ne sais pas vous n'aviez pas un commentaire supplémentaire à faire ou...

M. Savard (Christian) : Par rapport à ça?

M. Lemay : Oui.

M. Savard (Christian) : Non, non, c'est ça, c'est... D'abord, c'est une très bonne idée d'amener les concepts de vélourie et de rue partagée, c'est une très bonne... C'est justement un bel exemple de... Les choses se modifient, nos villes se construisent différemment, il y a des villes qui veulent faire de l'innovation, et le code n'était pas adapté. On vient ici s'adapter à la réalité.

Et notre proposition vient un peu préciser tout ça, là. Donc, tant mieux si ça peut aller de l'avant avec ces modifications-là.

M. Lemay : Excellent. Pour ma part, je n'avais... Pour les éclaircissements, ça fait le tour. Je ne sais pas si vous aviez des commentaires supplémentaires que vous vouliez effectuer.

M. Savard (Christian) : Bien, pour conclure, tantôt il me restait une minute à mon 10 minutes, je vais la prendre très rapidement...

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

M. Savard (Christian) : ...pour dire que la meilleure manière, il ne faut pas l'oublier, la meilleure manière de diminuer le nombre d'accidents et l'insécurité routière, c'est qu'il y ait davantage de mobilité durable. En Suède, lorsqu'on a fait la Vision Zéro, c'est parce qu'il y a eu une augmentation du prix de l'essence, les gens se sont mis à moins rouler, et puis on s'est rendu compte qu'il y avait moins de morts puis moins de blessés. Donc, plus qu'il va y avoir d'options dans nos villes pour moins utiliser la voiture, et non pas pour l'éliminer, mais moins qu'on va l'utiliser, par effet de nombre, on va diminuer le nombre d'accidents.

Donc, la sécurité routière, c'est évidemment le Code de sécurité routière, c'est des campagnes, c'est un paquet de choses, mais à la source c'est la mobilité durable. Donc, je pense qu'il faut continuer dans ce sens-là. Merci à vous.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Savard.

M. Fortin (Pontiac) : ...avec son dernier commentaire pour...

Le Président (M. Iracà) : Malheureusement, je ne veux pas accorder de privilèges à qui que ce soit. Donc, M. Savard...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ce n'est pas grave, je vais l'avoir dit. La petite lumière rouge est allumée, c'est correct, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : M. Savard, merci beaucoup de votre participation aux travaux.

Je suspends les travaux de la commission quelques instants pour permettre au deuxième groupe... au troisième groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 18)

(Reprise à 16 h 20)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Évidemment, ça fait plusieurs jours que nous faisons des consultations particulières dans le cadre du projet de loi n° 165. Alors, mesdames messieurs, vous êtes notre dessert, vous êtes notre dernier groupe en consultations particulières. Les derniers seront les premiers, comme disait le proverbe. Alors, ça nous fait plaisir de vous recevoir ici aujourd'hui dans la maison du peuple.

Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour votre exposé. Comme vous le savez, il y aura un bloc d'échange avec la partie gouvernementale; par la suite, avec les groupes d'opposition. Ça nous fait bien plaisir de vous voir ici aujourd'hui. La parole est à vous.

Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)

Mme Vézina (Véronique) : Merci, M. le Président. M. le ministre, MM. les députés, Mme la députée, merci de nous recevoir. Mon nom est Véronique Vézina, je suis présidente du conseil d'administration de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. Et j'ai avec moi M. René Binet, qui est un administrateur d'un membre de la COPHAN, le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec, et Mme Julie Hébert, qui est responsable de dossier à la COPHAN.

La COPHAN est un regroupement d'action communautaire autonome de défense collective des droits qui a pour mission de rendre le Québec inclusif afin d'assurer la participation sociale pleine et entière des personnes ayant des limitations et leurs familles. Nous regroupons 50 organismes de niveau national ou régional et représentons toutes les limitations fonctionnelles.

Avant de soumettre nos commentaires sur le projet de loi, nous soumettons à votre attention la nécessité de clarifier le statut juridique du piéton dans le Code de sécurité routière. Sans clarification de ce qu'est un piéton, les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées ou non pour pallier à un handicap subissent plusieurs incohérences d'application du code. En ce sens, la COPHAN, sur la base des recommandations préliminaires du projet pilote d'évaluation de la circulation des AMM, recommande que le statut juridique des personnes utilisant des aides à la mobilité pour pallier un handicap soit clarifié afin qu'elles soient considérées comme des piétons aux fins de l'application du Code de sécurité routière. Nous recommandons aussi que les centres de réadaptation dispensent un cours de prudence et de prévention sur l'utilisation des aides à la mobilité afin de favoriser un partage sécuritaire de la route, des espaces cyclables et des trottoirs.

La COPHAN appuie l'ajout du principe de prudence au Code de sécurité routière. Selon nous, les personnes ayant des limitations seront parmi les grandes gagnantes ou les grandes perdantes de cet ajout, la différence se fera dans

l'application. Il est donc impératif pour nous que sur ce principe s'arriment d'autres mesures, dont l'aménagement sécuritaire des espaces dédiés à la circulation ainsi que la priorisation des principes d'accessibilité universelle. Aussi, tout programme financier devrait venir imposer, dans toute forme de soutien financier, une accessiconditionnalité, au lieu de simplement reconnaître admissibles les coûts de mise en accessibilité.

La COPHAN recommande également qu'avec l'introduction du principe de prudence au Code de sécurité routière sa promotion soit faite auprès de l'ensemble des usagers de la route afin de les sensibiliser. Cette promotion pourrait notamment se faire dans le cadre des cours de conduite d'un véhicule routier et par le biais d'une campagne de sensibilisation et de promotion de la SAAQ.

Je laisse maintenant la parole à ma collègue pour vous parler des aménagements plus spécifiques.

Mme Hébert (Julie) : Merci. Dans un premier temps, je vous demanderais de m'excuser, j'ai une extinction de voix. Donc, je vais faire mon gros possible pour que ce soit compréhensible.

Le Président (M. Iracà) : ...on vous entend.

Mme Hébert (Julie) : Donc, pour ce qui est des rues partagées et des vélorues, la COPHAN est en faveur du principe à condition qu'une grande attention soit portée à l'accessibilité universelle lors de la conception des projets.

Nous sommes aussi... Pardon. Nous sommes par ailleurs en accord avec le principe de cession du passage énoncé au nouvel article 496.6 du code, pourvu, encore une fois, que le statut juridique du piéton soit clarifié pour y inclure les personnes ayant recours à une aide à la mobilité pour pallier une incapacité.

Nous recommandons aussi qu'une grande prudence soit accordée dans la mise en oeuvre des différents projets de rue partagée et de vélorue, toujours en accordant une attention particulière aux besoins des personnes ayant des limitations.

Dans l'instauration des projets de rue partagée et de vélorue, nous recommandons que soit instaurée une zone réservée exclusivement aux piétons. Cette zone-là devrait être séparée de façon très claire et facilement détectable, notamment pour les personnes qui se déplacent en ayant recours à une canne blanche.

Par la suite le guide d'application qui sera élaboré par le ministre des Transports devra tenir compte de la clause d'impact contenue à l'article 61.2 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Cette clause d'impact stipule que le ministre responsable de l'application de la loi est consulté lors de l'élaboration des mesures prévues par les lois et règlements qui pourraient avoir un impact significatif sur les personnes handicapées. Ici, on considère qu'il y a bien évidemment des impacts significatifs qui seront... pardon, qu'il y aura bien évidemment des impacts significatifs pour les personnes handicapées.

Nous recommandons aussi que le guide d'application soit élaboré en concertation avec le milieu communautaire selon les principes d'équité, de solidarité sociale, de participation et d'engagement des personnes handicapées qui leur sont reconnus, notamment à l'article 1.2b de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées.

Nous recommandons aussi qu'il y ait une campagne de promotion et de sensibilisation quant à l'instauration du principe de prudence. Ça va être particulièrement crucial dans le cas des rues partagées et des vélorues, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de conflit d'usage entre les différents usagers de la route.

Pour ce qui est des véhicules électriques et hybrides, on recommande que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules soient accessibles, donc que tout l'aménagement physique autour des bornes soit accessible, qu'on parle de l'écran pour procéder à la recharge, de l'espace de stationnement et de l'autre environnement autour de cette borne-là.

Par la suite, on recommande aussi que soit installée sur toutes les bornes une fiche électrique pour la recharge des batteries des aides à la mobilité motorisées. Ça, ce serait une mesure relativement simple à instaurer qui permettrait une avancée significative en faveur de l'autonomie des personnes qui se déplacent à l'aide d'une aide à la mobilité motorisée.

Nous recommandons aussi que soit maintenue l'interdiction du virage à droite au feu rouge sur l'île de Montréal ainsi qu'à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et en mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore, comme c'est déjà le cas présentement.

Pour ce qui est des carrefours giratoires, M. le député, je ne veux pas me mêler dans votre nom de comté...

M. Villeneuve : Berthier.

Mme Hébert (Julie) : ...Berthier, M. le député de Berthier, pardon, faisait référence ce matin, et j'étais présente, lors de la...

M. Villeneuve : Ça va me suivre, ça. Ça va me suivre longtemps, ça.

Mme Hébert (Julie) : Lors de la présentation de l'Office des personnes handicapées du Québec, vous avez posé la question, à savoir : Il n'y a jamais personne sur les îlots centraux des carrefours giratoires, mais, non, j'ai trouvé un exemple à l'effet contraire.

M. Villeneuve : Pour vrai?

Mme Hébert (Julie) : Ici même, dans la ville de Québec, à l'intersection des avenues Wilfrid-Pelletier et de la rue du Tripoli, il y a un parc, en fait, sur l'îlot central. Donc, le projet de loi, est-ce qu'il...

M. Villeneuve : M. le Président, à ma défense, à ma défense, j'ai dit que je n'en avais jamais vu, et non pas qu'il n'y en avait pas.

Mme Hébert (Julie) : Je vous invite à vous promener dans la belle ville de Québec, M. le député.

Le Président (M. Iracà) : Alors, il y a des gens qui écoutent la commission. Bravo!

Des voix : Ha, ha, ha!

• (16 h 30) •

Mme Hébert (Julie) : Donc, pour ce qui est, plus sérieusement, des carrefours giratoires, la COPHAN est contre les carrefours giratoires s'ils sont aménagés de façon non sécuritaire. Ce qu'il faut savoir, c'est que ça peut représenter un danger notamment pour les personnes qui ont une limitation visuelle. Ce n'est pas un aménagement qui est facile à détecter à l'aide d'une canne blanche ou même à s'orienter, là, en raison du passage de véhicules dans plusieurs directions de façon circulaire. Ce qu'on recommande, donc, c'est de mettre en place des passages pour piétons accessibles aux abords des carrefours giratoires. On vous réfère aux critères proposés par l'Institut Nazareth et Louis-Braille et à l'organisme Société Logique, qui ont élaboré des fiches très détaillées, là, avec des images de conception de comment on pourrait faire pour établir des passages piétons plus accessibles pour les personnes. Et on recommande aussi que des projets pilotes soient mis en place pour l'instauration des nouveaux carrefours giratoires. Puis ces projets pilotes là pourraient comprendre notamment des tests utilisateur afin d'assurer la sécurité des nouveaux aménagements.

Finalement, pour ce qui est de l'augmentation du montant des amendes pour avoir immobilisé un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées, on salue l'augmentation de cette amende-là. Par contre, on recommande aussi que l'augmentation de l'amende soit assortie d'une campagne de sensibilisation à l'importance des espaces de stationnement. Il y a plusieurs préjugés que les gens ont envers ces espaces de stationnement là. Ça représente, pour plusieurs personnes qui ont des limitations, un moyen, dans le fond, d'avoir accès à des services, à des commerces, au travail, à la vie en société, donc c'est très important pour nous que ces espaces-là soient reconnus comme tels. Puis on recommande aussi que les corps policiers travaillent conjointement avec les organismes communautaires afin d'augmenter la surveillance puis de faire de la sensibilisation puis de la promotion de ces espaces de stationnement.

Finalement, notre recommandation finale, c'est que d'ici deux ans, donc 2020, on évalue les effets qu'aura eus le projet de loi sur les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles — ça, ça pourrait se faire par le biais d'un mandat qui serait confié à la commission — afin de mesurer l'impact des modifications législatives pour les personnes qui ont des limitations et, au besoin, d'adopter des mesures législatives correctives, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

Sur ce, je cède la parole à M. Binet.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. Binet, la parole est à vous.

M. Binet (René) : Oui. Alors, messieurs, j'aimerais attirer votre attention particulièrement sur le point 14, où on parle des signaux sonores.

Alors, comme on le dit, effectivement, là où un spécialiste en orientation et mobilité recommande l'installation d'un signal sonore, il faut interdire le virage à droite. Ça, il faut que ça continue. De toute façon, c'est dans l'article 7.9 de la mise en application du virage à droite.

Mais j'aimerais aller un petit peu plus loin. Je vous réfère au mémoire que mon regroupement a déposé cette semaine. Il serait intéressant éventuellement que, là où il y a des feux de piétons, on intègre par défaut des signaux sonores. Je ne verrais pas pourquoi qu'on ne le ferait pas.

C'est sûr qu'il faut penser à une technologie. Je vous rappelle que, et là ça n'a aucun rapport, mais, par exemple, Apple fait des appareils qui font en sorte qu'on intègre par défaut, lors de la fabrication, une synthèse vocale. Alors, pourquoi pas, lorsqu'on installe des feux de circulation, lorsqu'on fabrique des feux de circulation... on n'intègre pas des signaux sonores? C'est une revendication qu'il y a depuis 2015 au niveau du RAAQ. Voilà.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, est-ce que ça complète l'exposé? Parce que le temps est écoulé.

Mme Hébert (Julie) : Oui.

Le Président (M. Iracà) : On roule sur le temps du ministre, par sa générosité habituelle, mais... Alors, nous allons procéder maintenant à un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Et je m'excuse pour tantôt, je vais faire attention de ne plus contrevenir à vos règlements, M. le Président. Mais, bon, c'est l'atmosphère bon enfant que vous avez engendrée à travers vos bonnes manières. Merci.

Merci, Mme Vézina, Mme Hébert et M. Binet, pour votre présentation et pour tout l'effort que vous avez mis à l'élaboration de votre mémoire. C'est très apprécié que vous y ayez donné tant de temps et de sérieux, merci beaucoup.

Je veux vous remercier également... Le député de Mégantic m'a dit que vous avez pris part à l'ensemble de ces travaux sur le comité de modernisation de l'industrie du taxi, un peu plus tôt... ou, en fait, l'an dernier. C'est un document qui a été très apprécié, qui nous a permis de bien mesurer les besoins dans l'industrie afin de s'assurer d'une bonne modernisation. Alors, merci pour vos travaux.

Je vais peut-être commencer en prenant un peu de la chaleur du député de Berthier, parce que ce n'est pas tout de sa faute, ce qu'il a avancé ce matin. Moi non plus, je n'ai jamais vu le carrefour giratoire en question, auquel vous faites référence.

Et un parc à l'intérieur d'un carrefour giratoire, un parc, là, on parle d'un parc pour enfants avec des balançoires, puis des glissoires, puis ces choses-là? On parle de quoi, là, exactement, là?

Mme Hébert (Julie) : On parle d'un parc aménagé pour des gens qui veulent aller y circuler.

M. Fortin (Pontiac) : Avec des bancs, avec des petits sentiers, avec... C'est immense, ce carrefour giratoire là? On essayait de répliquer l'Arc de triomphe ou... J'essaie de comprendre à quoi on pensait, là.

M. Villeneuve : ...sur Google Earth, il va vous le trouver tout de suite.

Mme Hébert (Julie) : On va vous avouer qu'on n'a pas vu le carrefour giratoire en direct, il n'y a personne qui a osé traverser pour aller le voir, mais ce qu'on en comprend, c'est que c'est aménagé pour que les piétons ou les personnes qui veulent aller y marcher puissent le faire.

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce qu'il y a une... Je comprends que vous ne l'avez pas vu, mais je vais quand même vous poser la question. Puis peut-être qu'entre-temps il y a quelqu'un qui peut faire, justement, une petite recherche Google Earth pour voir de quoi ça a l'air, cette affaire-là. Mais il y a un passage piétonnier qui se rend dans le milieu du carrefour giratoire? Bien, on présume, on présume ensemble, O.K.

Mme Hébert (Julie) : On présume qu'il y a des piétons qui vont dans le parc.

M. Fortin (Pontiac) : Et dites-moi c'est où encore? C'est à Québec, ça?

Mme Hébert (Julie) : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Il y a des sceptiques dans la salle.

M. Fortin (Pontiac) : Dites-moi, s'il vous plaît, que c'est de responsabilité municipale, ça.

Mme Hébert (Julie) : Probablement, sûrement, parce que ce n'est pas des rues qui appartiennent...

M. Fortin (Pontiac) : On ira prendre une marche ensemble.

Mme Hébert (Julie) : Ce n'est pas des rues qui appartiennent au ministère des Transports, non.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Merci beaucoup. Bon, bien, une chose d'évitée, une chose d'évitée, en tout cas. O.K.

J'ai quelques questions par rapport à votre mémoire. Tu sais, bien, en fait, je vais commencer par la partie sur les carrefours giratoires, là. Vous dites que vous êtes contre les carrefours giratoires s'ils sont aménagés de façon non sécuritaire. Donc, outre celui-là, là, moi, les carrefours giratoires, dans ma région, c'est sûr que ça a pris une période d'adaptation, disons, pour les automobilistes, pour les piétons, pour les cyclistes aussi beaucoup, pour s'adapter à la réalité des carrefours giratoires qui se sont mis à apparaître sur nos rues, sur nos avenues, nos boulevards, mais, je vous dirais, maintenant que l'habitude est là, ils me semblent plutôt sécuritaires. Je veux savoir c'est quoi que vous considérez comme un carrefour giratoire non sécuritaire. Quel type de carrefour giratoire vous ne voulez pas voir installé? C'est quoi qui... Qu'est-ce qui permettrait, justement, de dire : Dans notre conception d'un nouveau carrefour giratoire, celui-là est sécuritaire, celui-là n'est plus sécuritaire, on va tous les bâtir comme ça?

Mme Hébert (Julie) : Je vous référerai à la 20e note de bas de page de notre mémoire, M. le ministre, il y a un... Mais sérieusement il y a un document vraiment intéressant qui a été élaboré par deux organismes, l'Institut Nazareth et Louis-Braille et Société Logique. Ce document-là, en fait, montre spécifiquement des images, notamment des bateaux pavés pour traverser, pour qu'une personne aveugle puisse détecter. Par exemple, c'est comme un dos d'âne, la personne peut détecter où ça monte, comprendre que c'est là qu'il faut qu'elle traverse. Puis c'est ce genre d'aménagement là qu'on veut voir. Des lignes jaunes, c'est plate, mais une personne aveugle, elle ne les voit pas, les lignes jaunes, pour savoir où elle doit traverser. Donc, il faut que ce soient des aménagements qui soient physiquement détectables pour les personnes notamment qui ont des limitations visuelles, mais ça pourrait aussi être pour les personnes qui utilisent une aide à la mobilité ou tout autre type de limitation, là.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, il faut que ce soit facilement détectable, donc il faut qu'il y ait des... Au-delà des indications visuelles, que vous et moi, on est capables de voir, Mme Vézina, mais, au-delà de ça, ce que vous dites, c'est que ça prend réellement une indication sonore ou... Tu sais, moi, j'ai un carrefour giratoire chez moi, là, entre autres, auquel je pense, qu'on ne peut y accéder, comme piétons, là, que par les ouvertures aux passages piétonniers, il y a comme un genre de petit muret, dans le fond, qui empêche les piétons de se rendre dans le carrefour giratoire, à part aux passages piétonniers. C'est des infrastructures comme ça auxquelles vous pensez?

Mme Vézina (Véronique) : Bien, c'est que l'endroit où les personnes doivent franchir le carrefour giratoire, que ce soit... pas nécessairement pour aller au centre mais traverser d'un côté de la rue à l'autre, par exemple...

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Oui, exact, exact.

Mme Vézina (Véronique) : ...il faut que l'aménagement qui soit fait soit détectable avec une canne. On favorise des aménagements surélevés qui viennent à la hauteur des trottoirs, donc qui sont facilement détectables à la canne, mais qui permettent aussi de ralentir les véhicules avant l'entrée dans le carrefour giratoire, par exemple. Donc, en plus de permettre de détecter la traversée, ils assurent un ralentissement de la circulation à l'entrée du carrefour giratoire.

M. Fortin (Pontiac) : Je ne suis pas sûr que je vous suis. Juste dans le concret, je ne suis pas sûr que je comprends à quoi vous faites référence quand vous dites : Surélevé et qui ralentit donc la circulation.

Mme Vézina (Véronique) : Bien, le fait que la traverse soit surélevée, ça fait un peu comme un dos d'âne, ça vient ralentir la circulation des véhicules, en plus de favoriser la détection.

M. Fortin (Pontiac) : Ah! O.K., c'est bon, j'ai compris. J'ai compris, ça va, merci.

Vous avez fait mention... en fait, vous en avez fait deux pages, dans votre mémoire, là, sur les véhicules électriques, véhicules hybrides. Vous faites référence à l'installation de bornes de recharge, disons, accessibles aux personnes en fauteuil roulant, donc à un certain niveau de hauteur, là. Si vous y faites référence, c'est parce que de votre expérience la plupart des bornes de recharge ne sont pas accessibles? Je visualise celles que nous, on utilise régulièrement avec notre voiture rechargeable, là, et effectivement ce sont des bornes faites à la verticale, qui sont probablement faites pour quelqu'un qui est debout. Donc, vous dites que celles-là ne sont pas nécessairement accessibles.

Est-ce que c'est des discussions que, un, vous avez eues avec Transition énergétique Québec? Est-ce que c'est quelque chose qui se fait ailleurs dans le monde? Ça se fait-u, des... Ça existe-tu, des bornes de recharge qui sont plus basses? Je comprends le concept, je ne vois pas comment on peut s'opposer à quelque chose comme ça, mais je veux savoir si ça existe, si ça se fait puis si vous en avez parlé au gouvernement, à part maintenant, là.

Mme Hébert (Julie) : Non, je ne sais pas si ça existe, si ça se fait. Nous, c'est une proposition qui nous est venue de nos membres. Donc, sûrement qu'il y a des personnes qui sont en fauteuil roulant qui souhaiteraient avoir un véhicule électrique, qui ne peuvent pas le faire parce que la borne n'est pas accessible. Vous avez sûrement vu le cas qui est passé dans les médias récemment de la dame qui s'est rendue au CHUM et que notamment les bornes pour s'inscrire n'étaient pas accessibles, les portes n'étaient pas accessibles. C'est un peu le même genre de concept. On veut que les personnes aient accès à un mode de transport électrique, mais, si on ne leur donne pas les moyens d'accéder à ce mode de transport là, elles ne l'utiliseront pas, tout simplement, là.

Donc, c'était vraiment plus une suggestion qu'on vous fait. On est ouverts à travailler avec vous, bien évidemment, si c'est quelque chose que vous souhaitez mettre en place, certainement.

• (16 h 40) •

Mme Vézina (Véronique) : On est persuadés, par contre... Aux États-Unis, avec le — vous excuserez mon anglais — Disabilities Act, il y a beaucoup de personnes... pas beaucoup de personnes, il y a beaucoup de compagnies qui sont dans l'obligation, lorsqu'elles sortent un nouveau produit, de le sortir pour qu'il soit accessible, donc on est persuadés qu'au moins du côté américain, là, il y a des produits qui ont été développés qui sont accessibles aux personnes qui utilisent un fauteuil roulant.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Mais ce n'est pas quelque chose que vous avez vu ici, là, c'est vraiment quelque chose que vous dites : Bien, il y a un manque, on aimerait que ce soit mis en place, disons.

Mme Vézina (Véronique) : Oui. Puis c'est des demandes qu'on a eues de personnes qui ont des véhicules adaptés et qui sont dans l'impossibilité, actuellement, d'en acheter, d'acheter des voitures électriques ou hybrides, parce que les... pas hybrides, électriques, parce qu'elles ne peuvent pas les recharger.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je vous remercie pour vos commentaires. Je sais que le député de Dubuc trépigne d'impatience, je le vois taper du crayon sur la table, alors je lui laisse...

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc, la parole est à vous.

M. Simard : Merci, M. le Président. J'avoue que... Tout à l'heure, j'entendais M. Binet nous parler des difficultés, et puis aussi il nous a parlé de technologies. Moi, j'ai des questions. Aujourd'hui, on a parlé beaucoup de véhicules électriques, on a parlé de bornes de recharge, on a parlé de toutes sortes de choses, mais, l'avenir étant ce qu'il est, avec les technologies d'aujourd'hui, croyez-vous que les véhicules autonomes qu'on a parlé ici, en cette commission, vont rendre des services importants aux handicapés, soit pour aller du point a au point b, dans l'avenir?

M. Binet (René) : Bien, je vous dirais qu'actuellement on n'a pas beaucoup d'information par rapport aux véhicules autonomes versus les personnes handicapées. Il s'agira de voir, il s'agira de faire. Et on le dit, entre autres, là, pour

les carrefours giratoires et dans d'autres mémoires, nous, ce qu'on prône, c'est des tests utilisateur. Je pense que c'est à l'utilisation qu'on va le voir, si les véhicules autonomes pourraient rendre service aux personnes handicapées ou aux personnes handicapées visuelles. Je vous dirais que, personnellement, j'ai toujours rêvé de conduire, alors c'est clair que ça pourrait être intéressant. Mais je pense que c'est à l'utilisation qu'on va le voir.

Mme Vézina (Véronique) : On est persuadés, par contre, que l'arrivée des véhicules autonomes va sûrement permettre à un plus grand nombre de personnes qui ont des limitations de pouvoir se déplacer, si la technologie permet aussi certaines adaptations au niveau physique ou sensoriel.

M. Simard : Tout à l'heure, je vous entendais parler de carrefours... pas des carrefours giratoires mais beaucoup plus de lumières de circulation intelligentes qui pouvaient parler. Ça, vous avez parlé de ça tantôt, M. Binet.

M. Binet (René) : ...signaux sonores.

M. Simard : Et croyez-vous qu'à l'intérieur d'une chaise roulante, ou encore une canne, pour quelqu'un qui est handicapé visuel... qu'il ne peut pas trouver nécessairement où peser pour être capable de traverser la rue, avec une lumière intelligente qui reconnaît par un équipement, un «sensor», quoi que ce soit, sur la chaise roulante ou encore la canne que vous utilisez, il reconnaît qu'il y a un handicapé qui veut traverser la rue, et puis automatiquement la lumière lui parle, dire : Un instant, vous pouvez traverser, ça aiderait ces choses-là? Parce qu'il y a des gens qui vont nous écouter, là, il y a des inventeurs, possiblement, qui pourraient avoir des équipements aussi avec de grands services à des gens qui sont handicapés.

M. Binet (René) : Bien, je vous rappelle qu'il y a une norme sur les signaux sonores, au Québec, et un des éléments de la norme fait en sorte que le bouton d'appel, le bouton, dans le fond, qui nous permet d'appeler le feu de circulation, bien, c'est un bouton... c'est un détecteur sonore. Donc, à ce moment-là, il y a comme un émetteur... un bip-bip qui s'émet continuellement, et, à ce moment-là, la personne handicapée visuelle peut repérer que c'est là, que le bouton d'appel est là, et elle peut appeler son feu de circulation.

M. Simard : D'accord.

Mme Vézina (Véronique) : Il existe aussi déjà certaines technologies, via des télécommandes, qui permettent de déclencher à distance le signal sonore. Ça, on le voit, entre autres, dans des pays européens, là.

Une voix : En France.

M. Simard : Moi qui n'ai pas, M. Binet, le problème que vous avez, vous allez m'expliquer, pour les gens qui nous écoutent également, lorsque vous êtes... C'est le signal sonore qui vous dit que vous pouvez traverser, à ce moment-là, lorsque vous arrivez à une lumière? C'est ce que je comprends?

M. Binet (René) : Oui, le signal sonore. Et ça s'harmonise avec le déclenchement du feu de piéton. Alors, à ce moment-là, à partir du moment où le signal sonore se déclenche, donc, pour le voyant, c'est le feu de piéton qui se met en marche, à ce moment-là la personne peut traverser parce qu'elle a le «cue» pour traverser au niveau sonore.

M. Simard : O.K. Bon, excellent, ça répond à mes questions. Je vous remercie infiniment. Merci, M. le Président, de m'avoir donné le temps de parler.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Ça me fait plaisir.

Alors, est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Ça va? Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder avec l'opposition officielle. M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, parlez-nous du carrefour giratoire, s'il vous plaît.

M. Villeneuve : Oui, je vais vous parler de carrefour giratoire, M. le Président. Je regardais la dame puis je lui ai dit : Attention, j'arrive!

D'abord, bonjour, mesdames. Bonjour, monsieur. Comme vous avez écouté la commission ce matin, je tiens à réitérer ce que j'ai dit au groupe qu'on a rencontré aussi ce matin, à savoir tout le travail que vous avez fait et la persévérance qui vous a animés durant toutes ces années-là pour vous inscrire dans des débats comme ça, qui sont essentiels pour pouvoir, justement... en fait, qu'on adapte à tout le monde, finalement, les édifices municipaux, que tout le monde puisse avoir accès. Donc, je tiens à vous féliciter parce que je sais que c'est un travail de tous les instants de votre part.

J'arrive au carrefour giratoire. Alors, juste vous dire qu'il y a un monsieur ici, dans la salle, tantôt, qui m'a fourni l'information, M. Paul Mackey, qui a bien voulu s'informer et me dire qu'il y avait plus de 150 carrefours giratoires au Québec. C'est quand même pas mal, alors, je n'imaginais pas qu'il y en avait tant que ça, mais c'est quand même pas mal.

Je voudrais vous entendre, mesdames monsieur. À la page 15 de votre mémoire, la recommandation 8, en fait, vous dites : «Que soit mis en oeuvre l'article 61.2 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale dans l'élaboration du guide d'application par le ministère des Transports.» C'est bien ce que vous dites, que soit...

Une voix : ...

M. Villeneuve : Parce que ce n'est pas le cas?

Mme Hébert (Julie) : C'est quand même fascinant parce qu'on va fêter cette année les 20...

Une voix : 40 ans.

Mme Hébert (Julie) : ...40 ans, pardon, 40 ans de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, et cet article-là vient de faire l'objet d'un guide, vous l'avez vu... d'une analyse, pardon, produite par l'Office des personnes handicapées. Cet article-là, il n'est pas systématiquement mis en oeuvre, alors qu'il devrait l'être, considérant le fait qu'il y a le tiers de la population québécoise qui vit avec une limitation, aujourd'hui, puis qu'évidemment ce nombre-là est appelé à croître, là, notamment en raison du vieillissement de la population.

Donc, c'est un article de loi qui pourrait être utile pour qu'on considère les impacts de toute mesure législative sur les personnes qui ont des limitations. Malheureusement, ce n'est pas le cas présentement. Donc, nous, on le réitère ici comme on le fait à l'occasion, quand on produit des mémoires, des avis. Ce serait important, ce serait crucial qu'on considère, en fait, les impacts sur les personnes qui ont des limitations de mesures législatives comme celles qui sont proposées par le projet de loi.

M. Villeneuve : Bien, c'est un peu ce que je disais en parlant de persévérance. Et en plus c'est un droit qui est reconnu dans la loi, alors, qu'il soit appliqué, je pense que c'est la moindre des choses. Alors, soyons aux aguets, continuons à être aux aguets et effectivement à s'assurer que ce soit le cas.

Vous avez, à la recommandation 4... Vous faites référence... vous dites, à la fin : «...incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, soit dispensée aux apprentis conducteurs.» Bon, je m'excuse, je n'ai pas fait mes devoirs, M. le Président, je n'ai pas lu le contenu du cours de conduite. Parce que ça fait plusieurs fois que ça revient. Les gens disent : Bien, ça devrait peut-être... on devrait peut-être mettre ça dans le cours de conduite. Puis là je pose la question : Ce n'est pas déjà le cas? Ou est-ce que ça devrait l'être?

Dans ce cas-ci, je ne sais pas si vous avez vérifié, mais vous me dites que ça devrait être inclus dans le cours. Ça ne l'est pas présentement, c'est ça? Il n'y a pas de sensibilisation par rapport à ça?

Mme Hébert (Julie) : Non, pas à notre connaissance. Puis ce serait, encore là, très important qu'au moins il y ait une sensibilisation. Si ce n'est pas dans les cours d'apprentissage à la conduite, ça pourrait probablement se faire par d'autres moyens, sauf que le cours d'apprentissage à la conduite, c'est un moyen, tout à fait, qui est déjà en place.

M. Villeneuve : Bien oui, tout à fait.

Mme Hébert (Julie) : Ce serait juste d'ajouter une portion, dans le fond, sur comment on se comporte quand on conduit un véhicule puis qu'il y a une personne qui a une limitation, que ce soit visuelle ou motrice, peu importe. Donc, ce serait important. Puis, si vous avez, M. le député, d'autres moyens à suggérer pour que les personnes qui n'ont pas eu ces cours-là puissent être sensibilisées, c'est sûr qu'on serait ouverts à ça aussi.

M. Villeneuve : Bien, écoutez, moi, je vais commencer par aller le regarder, là. Ça se trouve quelque part, ça. Est-ce que ça peut être déposé au secrétariat de la commission, M. le ministre?

M. Fortin (Pontiac) : Sûrement. Je vais vérifier sous quel format ce serait plus simple...
• (16 h 50) •

M. Villeneuve : Donc, en fait, le contenu obligatoire du cours, qui doit être donné par ceux qui donnent le cours, qui sont certifiés, semble-t-il, qu'on puisse avoir le contenu, qu'on le regarde, parce qu'à sa face même... Je ne sais pas ça fait combien de temps qu'il n'a pas été revu, ce cours-là, en tout cas le contenu du cours, je ne sais pas ça fait combien de temps qu'il n'a pas été revu, mais ce serait intéressant de regarder à tout le moins les obligations qui sont dedans, donc, de formation, d'information, les heures, etc.

Alors, je vous invite... M. le ministre me confirme qu'ils vont le déposer à la commission, au secrétariat de la commission. Donc, sur le site, dans les prochains jours, il devrait être disponible. Est-ce que c'est possible?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, je ne vois pas d'enjeu, honnêtement, à déposer les règles autour de ça, là...

M. Villeneuve : Bien le contenu, là, obligatoire. C'est quoi, l'information, le contenu qui doit être dispensé.

M. Fortin (Pontiac) : Si ça peut vous aider à lire le document plus facilement, il n'y a pas de problème, là.

M. Villeneuve : Bien, ça va aider pas juste moi, parce que...

M. Fortin (Pontiac) : Ceci dit, il n'y a pas de problème.

M. Villeneuve : Parfait. Donc, ça va être sur le site, vous pourrez le trouver. On va le regarder, tout le monde, hein, et puis peut-être qu'éventuellement ce serait bien qu'on puisse faire des propositions. En tout cas, je pense que ça mériterait d'être regardé, étant donné toutes les mesures législatives. Parce que je ne suis pas certain que les mesures législatives qui sont dans le projet de loi actuellement, puis là vous me corrigerez, peut-être que je me trompe... Seront-elles enseignées, seront-elles mises en exergue, à tout le moins, pour les futurs conducteurs, et même, j'oserais dire, les anciens conducteurs? Donc, il y a peut-être, là, lieu de faire une mise à niveau, mais vraiment une bonne mise à niveau du cours de conduite parce que... entre autres le principe de prudence, qui est un principe important. Il y avait l'échelle aussi de vulnérabilité, hein, piéton, cycliste; motocycliste qui n'est pas dedans encore, dans la loi, qui n'est pas reconnu comme étant dans l'échelle en question parce qu'on parle de véhicule motorisé. Alors, il y a peut-être lieu de... Et je vous inviterais, en tout cas, si vous avez des recommandations, d'écrire à la commission, suite à l'examen que vous en ferez.

Puis là je reviens à la recommandation 8 parce que... ça m'amène à la recommandation 9, parce que, là, vous dites : «Que le guide d'application élaboré par le ministère des Transports, le cas échéant, tienne compte des principes d'accessibilité universelle.» Parce que, là, ce n'est pas le cas non plus.

Une voix : Non.

M. Villeneuve : C'est ça. Et...

Mme Hébert (Julie) : C'est ça. De notre compréhension, en tout cas, ce n'est pas le cas. Le principe d'accessibilité universelle, ce matin, vous avez entendu l'Office des personnes handicapées du Québec vous parler de parcours sans obstacle. Nous, on va un peu plus loin en faisant la promotion des principes d'accessibilité universelle qui sont, en bon québécois, une coche au-dessus.

Donc, le principe d'accessibilité universelle, c'est que, tant pour une personne qui n'a pas de limitation que pour une personne qui a une limitation visuelle, motrice ou peu importe, elle va être capable de s'orienter, de se repérer dans l'espace et d'avoir accès. Donc, quand on dit «accessibilité universelle», c'est que, peu importe la condition de la personne, elle va être en mesure d'avoir accès. Là, ici, on parle des rues partagées, des vélorues, mais le même principe s'applique pour les carrefours giratoires, le même principe s'applique pour tous les aménagements physiques en général.

M. Villeneuve : Est-ce que je me trompe ou la loi, justement, oblige à ce que, lorsqu'il y a des aménagements... que ce principe-là d'accès soit... Il y a eu des jugements, en tout cas. Je vous donne l'exemple des camps de vacances. Vous savez que les municipalités offrent des camps de vacances. Et, lorsqu'on reçoit des personnes avec un handicap, évidemment, ça demande des ressources plus grandes, mais le coût, selon la loi, il y a eu un jugement qui a été rendu, le coût doit être le même que la personne qui ne souffre pas de handicaps, qui a besoin peut-être de moins de services ou de soins autour, mais le coût doit être le même, et les municipalités ont l'obligation de l'offrir.

Alors, je reviens au projet de loi. J'imagine que l'article dont vous faites référence, 61.2, c'est peut-être un peu de ça dont on parle aussi, l'obligation que les gens qui ont des problèmes de mobilité, de handicap puissent avoir comme toutes les autres personnes les mêmes accès... en tout cas, pas les mêmes accès mais les accès et, donc, les services.

Mme Hébert (Julie) : Mais ce n'est même pas une question, M. le député, d'avoir les mêmes accès, c'est une question d'avoir accès tout court.

M. Villeneuve : Accès tout court, oui.

Mme Hébert (Julie) : On parle, par exemple, du...

M. Villeneuve : Pas les mêmes, c'est accès tout court, oui.

Mme Hébert (Julie) : Exactement. On parle du parcours sans obstacle. C'est bien beau, mais, s'il y a une marche à l'entrée d'un édifice public, c'est terminé pour la personne en fauteuil roulant, là, elle n'aura pas accès à cet édifice-là.

Puis, oui, on se reconnaît dans ce que vous dites, là. Notamment, on travaille beaucoup sur l'inclusion des normes du Code national du bâtiment au Code de construction du Québec. Il y a des exceptions. Je ne pourrais même pas toutes vous les nommer, tellement il y en a. C'est un gros dossier pour nous, à la COPHAN. Donc, c'est sûr que c'est quelque chose qu'on revendique systématiquement dans tous nos mémoires, toutes nos actions, là, depuis les 40 dernières années.

Mme Vézina (Véronique) : Nous, on va même jusqu'à dire que ce n'est pas la loi qui vient prescrire l'accessibilité universelle ou des aménagements qui permettent l'accès à toute personne handicapée, c'est plutôt la charte. Ne pas aménager, ne pas prendre compte des besoins des personnes qui ont des limitations, c'est un facteur de discrimination, donc on contrevient à l'article 15 de la charte.

M. Villeneuve : C'est contraire à la charte, c'est ça. Bien, mesdames monsieur, je vous remercie infiniment. Et ne lâchez pas votre travail. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Berthier. Alors, nous allons procéder à un dernier — Berthier — dernier bloc d'échange avec M. le député de Masson. La parole est à vous.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous aujourd'hui à l'Assemblée nationale.

Vous savez, moi, j'aimerais aller directement dans le vif du sujet avec les espaces de stationnement réservés, parce que vous n'êtes pas le seul groupe qui nous en ont mentionné. Vous parlez que vous saluez l'augmentation de l'amende, si on veut, mais que... vous dites aussi que vous voudriez qu'on ait une campagne de sensibilisation qui soit faite pour avoir, si on veut, une meilleure sensibilisation du public quant aux impacts que ça peut occasionner aux usagers, des espaces de stationnement réservés. Selon vous, est-ce que c'est plus important d'augmenter la sanction pécuniaire ou la sensibilisation du public, tu sais, c'est quoi, le... Ou peut-être que c'est un mixte des deux qui va faire en sorte qu'on va pouvoir enfin faire comprendre aux gens, là, qu'est-ce qui arrive et, comme, c'est quoi, les conséquences, lorsqu'ils utilisent un espace réservé et qu'ils n'ont pas l'autorisation de le faire?

Mme Hébert (Julie) : Je pense, M. le député, que vous avez en partie répondu à votre propre question. C'est un ensemble de mesures, pour nous. Donc, c'est clair que l'une ne peut pas être dissociée de l'autre, dans le sens où, oui, c'est beau, augmenter les sanctions pécuniaires, mais, si on ne fait rien pour que les personnes prennent conscience du fait qu'avoir un espace réservé, quand on est en fauteuil roulant ou qu'on a une limitation... Ce n'est pas un privilège, c'est un droit. Les personnes ont le droit d'avoir accès aux services, ont le droit d'avoir accès aux commerces. Ce matin, j'entendais encore l'Office des personnes handicapées mentionner qu'il y a des personnes qui peuvent même ne pas se rendre à leur lieu de travail parce que l'espace réservé aux personnes handicapées est occupé par une autre personne qui n'en a pas besoin. Donc, je pense que c'est important qu'il y ait de la sensibilisation qui soit faite dans la population en général au fait qu'avoir un espace de stationnement réservé, ce n'est pas un privilège, c'est un droit pour les personnes qui ont des limitations, qui ont besoin d'avoir accès à ces espaces de stationnement là. Tant mieux si les sanctions pécuniaires accompagnent une sensibilisation, une promotion des raisons pour lesquelles ces espaces de stationnement là existent. Pour nous, les deux mesures vont l'une avec l'autre, là.

Mme Vézina (Véronique) : Puis il faut ajouter avec ça la vigilance des corps policiers ou des personnes, dans les stationnements privés, qui sont autorisés à émettre des amendes pour que les espaces de stationnement soient respectés, parce qu'actuellement il n'y a pas une très grande vigilance, donc c'est... Oui, on peut augmenter les amendes, mais il faut s'assurer aussi qu'il y a des corps policiers qui les font respecter puis qui émettent les amendes pour ces espaces-là.

M. Lemay : Concernant l'aide à la mobilité motorisée, vous avez mentionné... puis je sais que le ministre aussi en a parlé tout à l'heure, concernant la possibilité d'avoir des bornes de recharge, si on veut, qui soient pris à même les bornes de recharge pour les véhicules électriques, mais j'aimerais savoir, habituellement, quelqu'un qui utilise une AMM, si on veut, lorsqu'il arrive à un bâtiment, est-ce qu'il rentre à l'intérieur avec? Y a-tu des situations pour lesquelles il va arriver puis il va décider de le laisser stationné à l'extérieur? Tu sais, je voulais juste... Parce qu'il me semble qu'habituellement je vois la personne qui va se promener avec son AMM, tu sais, même à l'intérieur d'un bâtiment, là. Je veux juste savoir si ça... Peut-être que c'est possible que certaines personnes le laissent à l'extérieur, là, mais c'est-u une grande proportion des gens qui...

Mme Hébert (Julie) : On ne proposait pas ça dans l'optique où les gens laisseraient leur AMM à l'extérieur d'un bâtiment, mais bien qu'ils resteraient, mettons, assis sur l'AMM pendant qu'elle recharge. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'une AMM a une autonomie de batterie d'environ 10 kilomètres, ce n'est pas beaucoup. Si on veut encourager les saines habitudes de vie, si on veut encourager... si on veut diminuer le recours aux transports adaptés, notamment, les personnes qui utilisent une AMM devraient pouvoir recharger leur AMM, là, pendant leurs déplacements, dans le fond. Ce n'est pas une question d'entrer sans son AMM, c'est juste une question de... si la batterie est à terre, si on veut, là, bien, on peut au moins brancher 10, 15 minutes l'AMM pour s'assurer de pouvoir revenir à la maison, là.

M. Lemay : Puis, selon les commentaires de vos membres, que vous avez eus au cours des trois dernières années, parce que ça fait quand même presque trois ans que le projet pilote est en vigueur concernant l'utilisation des aides à la mobilité motorisées, est-ce que... Dans un autre ordre d'idées, ça me fait réfléchir. Est-ce que ce ne serait pas plutôt près des espaces de stationnement réservés pour handicapés ou sur un bâtiment, d'avoir un accès à ce qu'on puisse se brancher directement? Tu sais, je comprends l'idée de dire : Profitons du fait qu'on installe des bornes de recharge pour les véhicules électriques pour aussi avoir la possibilité de pouvoir brancher son AMM, mais, tu sais, je me demandais, il n'y aurait pas plutôt aussi d'autres endroits qui seraient préférables, d'avoir un accès pour se brancher, justement, et non seulement où c'est qu'il y a des... Parce qu'il y a peut-être une incompatibilité, des fois, entre une borne de recharge pour les véhicules électriques alors que, l'utilisateur d'un AMM, peut-être qu'il se rendrait ailleurs, dans un autre bâtiment qui n'en a pas, de recharge de véhicule électrique, mais qu'à ce bâtiment-là ça ferait du sens de pouvoir lui donner un accès à un branchement.

• (17 heures) •

Mme Vézina (Véronique) : Actuellement, il y a des endroits où les gens peuvent rentrer à l'intérieur, puis ils vont autoriser le branchement de l'AMM. Par contre, il y a des propriétaires de bâtisse, de restaurant, de commerce qui refusent de le faire. Donc, en le mettant sur des bornes électriques, la borne est là pour recharger soit des voitures ou d'autres... dans ce cas-ci, ça pourrait être aussi des AMM, donc on ne pourrait pas empêcher une personne de recharger son AMM parce que c'est un édifice privé ou une bâtisse privée. Ce qui est important, c'est que ce soit un endroit qui est public puis où tout le monde pourrait aller se brancher s'il avait besoin de se brancher.

M. Lemay : Très bien. Et puis on a parlé tantôt des carrefours giratoires, mais il existe d'autres types d'aménagements qu'on fait sur le territoire. Puis j'imagine que vous avez des exemples de vos membres, de votre confédération, de vécus sur le terrain, concernant les nouveaux aménagements qui peuvent être faits en sol québécois versus des meilleures pratiques qui sont faites à l'étranger. Auriez-vous des recommandations dans ce sens?

Mme Vézina (Véronique) : Je dirais qu'une des premières recommandations... Parce qu'actuellement, je dirais, chacune des municipalités aménage les carrefours giratoires de façon non standard, donc chacun le fait un peu à sa manière. Donc, nous, notre première recommandation, c'est qu'il y ait une norme d'application qui est impérative pour que les carrefours giratoires soient rendus accessibles et soient pareils partout, parce qu'actuellement les aménagements peuvent varier d'un endroit à l'autre, puis ça, c'est problématique aussi.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin, malheureusement, au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. La cloche sonne juste à temps, nous avons un vote au salon bleu, donc tout rentre dans l'ordre.

Mémoires déposés

Je dépose ici... Il y a des procédures, là. Je dépose les mémoires à la commission, qui seront disponibles sur le site.

Question de procédure, ce que vous avez mentionné tantôt, il faut que je le dépose en séance publique. Alors, s'il y a un document du ministre à la prochaine séance, lors des études article par article, je le déposerai pour qu'il soit accessible sur le site lorsque je l'aurai.

Alors, merci beaucoup de votre participation à la commission, c'est très important pour nous. Et je vous souhaite une excellente soirée. Merci, collègues, de votre participation, et gardez le sourire. Merci beaucoup.

J'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 2)