



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

DEUXIÈME SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 16 mars 2022 — Vol. 46 N° 22

Consultations particulières sur le projet de loi n° 22 — Loi
modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la
sécurité routière et d'autres dispositions (2)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2022

Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 16 mars 2022 — Vol. 46 N° 22

Table des matières

Auditions (suite)	1
Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière (FQESR)	1
Association canadienne des automobilistes (CAA)	8
Vélo Québec	14
Piétons Québec	22
Mémoires déposés	29

Intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel

M. Claude Reid

Mme Marie-Louise Tardif

M. André Fortin

M. Enrico Ciccone

M. Vincent Caron

Mme Catherine Dorion

- * M. Yves Georges, FQESR
- * Mme Sophie Gagnon, CAA
- * M. Marco Harrison, idem
- * Mme Isabelle Godbout, idem
- * M. Jean-François Rheault, Vélo Québec
- * Mme Magali Bebronne, idem
- * Mme Sandrine Cabana-Degani, Piétons Québec
- * M. Louis Bernier-Héroux, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 16 mars 2022 — Vol. 46 N° 22

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 22 — Loi modifiant
la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité
routière et d'autres dispositions (2)**

(Onze heures trente-quatre minutes)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Bienvenue, chers collègues. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je vous souhaite la bienvenue et je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi n° 22, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Charbonneau (Mille-Îles) est remplacée par M. Ciccone (Marquette); Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) est remplacée par Mme Dorion (Taschereau).

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le secrétaire. Donc, ce matin, nous entendrons les organismes suivants : la Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière ainsi que l'Association canadienne des automobilistes.

Je souhaite donc la bienvenue au représentant de la Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière. M. Georges, je vous invite à vous présenter et je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous amorcerons les échanges avec les différents groupes parlementaires. Donc, je vous cède la parole.

Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière (FQESR)

M. Georges (Yves) : Parfait. Bon, bien, bonjour à tous les membres de la commission. En passant, merci beaucoup pour cette invitation. C'est toujours très intéressant de s'adresser à vous pour parler de sécurité routière.

Comme ça a été présenté, mon nom, c'est Yves Georges. Je suis directeur général de la Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière. C'est quoi? Bien, on est un OSBL qui a été créé en 2016 par les principaux acteurs de l'industrie des écoles de conduite du Québec afin de faire rayonner la sécurité routière auprès des jeunes et des apprentis conducteurs. Donc, au fil des années, nous avons été impliqués dans plusieurs programmes et promotions non seulement en sécurité routière, mais aussi dans les alternatives vertes en transport.

Actuellement, nous pilotons le projet e-roule avec le gouvernement du Québec, qui supporte la transition de 100 écoles de conduite vers l'électrification de leurs flottes de véhicules. Nous avons également plusieurs mandats importants du gouvernement du Canada, comme par exemple la création de capsules vidéo qui seront intégrées dans les cours de conduite auto et moto, à travers le pays, sur les dangers de la distraction au volant et sur les effets de l'alcool et des drogues, et ça, toujours comme clientèle cible les jeunes et les apprentis conducteurs. Finalement, avec le gouvernement du Québec, nous allons aussi organiser une grande tournée de motos cet été à travers le Québec pour démontrer, via notre chaîne YouTube, les bonnes pratiques pour voyager en toute sécurité à moto. Donc, on a plusieurs projets qui sont soit sur la sécurité routière ou soit sur l'électrification des transports. Donc, notre expertise est véritablement en communication et directement liée à la sensibilisation des jeunes à la sécurité routière.

Donc, dans la proposition du projet de loi n° 22, il y a plusieurs articles qui ont suscité notre intérêt. Cependant, j'aimerais mettre un bémol : nous ne sommes pas des lobbyistes et encore moins des experts dans la loi. Donc, ce sont plutôt des commentaires et des suggestions personnelles qui proviennent de l'équipe face aux diverses propositions. Nous n'allons certainement pas créer de controverse, et même on se demandait si on devait participer à cette consultation, car on est pas mal en accord avec tout ce qui a été présenté.

En fait, nous, des projets de loi qui resserrent les contrôles auprès des jeunes ou des nouveaux conducteurs afin d'ajouter ou de renforcer certaines amendes, on voit ça de façon positive. En fait, ceux-ci doivent connaître les conséquences de leurs gestes. Et on le sait très bien, que perdre son permis est une catastrophe pour un jeune et donc un incitatif à prendre les bonnes décisions derrière le volant. En fait, notre prochaine campagne va justement parler de prendre les bonnes décisions derrière le volant, et on va créer un peu un prix pour ceux qui ont pris la plus mauvaise décision derrière le volant afin de passer le message, justement, des bons comportements au niveau de la sécurité routière.

Donc, évidemment, l'article qui propose au titulaire d'un permis de conduire et d'un permis de conduire de classe apprenti avec quelconque présence d'alcool dans son organisme... et d'avoir une suspension automatique de 90 jours, on voit ça comme étant très positif. Cependant, une chose qui manque, nous croyons, et on l'a vu quand on a fait des «focus groups» avec les jeunes, c'est qu'on ne parle pas beaucoup du cannabis ou du taux de THC dans le sang. Nous croyons que, quand qu'on fait un... quand on inclut l'alcool, on devrait automatiquement inclure une tolérance zéro, pour les apprentis conducteurs, au cannabis de la même façon que l'alcool.

• (11 h 40) •

J'aimerais aussi mettre de l'avant certaines lacunes face à l'information auprès des jeunes sur cette consommation de cannabis et la conduite. Non seulement le curriculum des cours de conduite mentionne très peu cette nouvelle réalité, comparativement à l'alcool, qui a... qu'on en parle beaucoup, et en fait il y a aussi très peu d'actions ou de programmes de sensibilisation pris auprès des jeunes pour expliquer les différents effets du cannabis fumé ou du cannabis ingéré sur les effets sur la faculté de conduite. En fait, on sait très bien que, du cannabis ingéré, l'effet est plus long à avoir, et donc les jeunes ont tendance à dire : Bien, je me sens bien, je vais prendre mon volant, et, une heure plus tard, bien, ce n'est vraiment pas le cas. Donc, on recommande d'inclure dans les textes cette mention du cannabis. On sait très bien que les processus de contrôle sont un peu moins sophistiqués que pour l'alcool, mais je crois que c'est important d'avoir cette mention-là et de ne jamais l'oublier, qu'au Québec, bien, c'est maintenant légal, le cannabis, et donc ça a un effet sur la conduite.

J'aimerais aussi ajouter qu'il ne faut pas non seulement investir dans la... qu'il faut ne pas continuer... il faut continuer d'investir dans la prévention et pas seulement la répression, spécialement avec les jeunes et les nouveaux conducteurs qui sont spécialement à risque. Donc, actuellement, il existe des programmes qui utilisent les revenus provenant des cinémomètres, mais il y a aussi des fonds disponibles à la Société d'assurance automobile du Québec qui pourraient être envoyés ou qui pourraient être investis auprès des jeunes pour expliquer les dangers sur la route. Évidemment, je prêche un peu pour ma paroisse, car c'est notre spécialité de parler aux jeunes, mais on voit très bien les effets de cette efficacité des campagnes, surtout des campagnes qui ne sont pas grand public mais des campagnes qui parlent aux jeunes via les médias sociaux pour changer ou modifier des comportements chez les conducteurs automobiles et de... motocyclistes.

La deuxième section, qui a aussi reçu une belle réponse de notre équipe, est la mise sur pied du projet de loi qui rend obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique pour les conducteurs de véhicule lourd. On trouve que c'est une excellente idée. Il y a plusieurs entreprises de transport qui le faisaient déjà, et même plusieurs provinces ou États américains ont déjà mis sur pied des programmes semblables avec beaucoup de succès. Donc, on est sur la bonne voie. Cependant, nous aimerions simplement nous assurer que l'industrie des cours de conduite, l'industrie de formation de ces nouveaux conducteurs de camion lourd, soit incluse dans l'implantation de ces nouvelles règles et que, rapidement, on inclue le nouveau format dans le curriculum de formation afin que la prochaine génération connaisse bien comment ça fonctionne.

Finalement, rien de mieux que d'inclure également une partie de cette nouvelle réglementation là dans les examens de la Société d'assurance automobile pour les nouveaux camionneurs. Ça pourrait être des questions, des simulations ou même avoir une section pour l'utilisation de cet outil-là afin de s'assurer que tous les nouveaux conducteurs voient cette importance-là, et prennent vraiment le temps de comprendre comment que ça fonctionne, et les avantages pour eux.

Une troisième section, qui nous a... qui est un peu différente, parce que, là, c'est plus une question, là, qui nous intrigue après la lecture, c'est comment est-ce qu'on définit une zone scolaire aux fins d'utilisation d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges qui dit qu'il serait abrogé. Dans mon terme à moi, abroger serait comme annuler, donc on aime... tu sais, on n'est plus... on se demandait pourquoi qu'on avait inclus cette section-là. En fait, nous, on a déjà travaillé avec plusieurs municipalités, avec des programmes scolaires où est-ce qu'il y a des problématiques autour des écoles et surtout autour des autobus scolaires, donc des dépassements, des choses qui ne sont vraiment pas sécuritaires pour les jeunes, et on essaie toujours de trouver des solutions. Et une des solutions, c'était justement d'intégrer un système de caméras ou un système automatisé qui pourrait prendre des photos des contrevenants. Et on se demande : Est-ce que cette section-là, c'est pour faciliter ça ou c'est pour éviter qu'on puisse faire ça autour des régions... des zones scolaires? Donc, c'est un petit peu une question.

C'est sûr que, là, c'est juste en... C'est un projet, mais on se demandait juste que ce n'était pas pour empêcher, parce qu'en effet, à chaque année, il y a plusieurs commissions scolaires... ce n'est plus des commissions scolaires, mais il y a plusieurs... qui nous appellent, qui nous disent : Est-ce qu'on peut faire quelque chose au niveau des jeunes? Et on en fait. On a des programmes pour sensibiliser les jeunes du primaire à la sécurité routière autour de l'école, mais il y a aussi les fautifs qui sont les conducteurs, souvent, malheureusement, les parents, qu'il faut avoir certains outils pour les aider.

Donc, pour le reste, il n'y a pas de commentaire en particulier, simplement pour qu'une confirmation que les propositions vont dans la bonne voie pour continuer d'assurer le bon succès et surtout la belle courbe qu'on a avec les jeunes pour la sécurité routière. Et donc nous, on voit juste ça d'une façon très positive, juste la question, là, au niveau des zones scolaires, là : Est-ce que ça rend plus difficile ou ça aide à insérer certains programmes, là, pour la sécurité?

Donc, je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté. Et, si vous avez des questions, je suis ouvert aux questions.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Merci beaucoup, M. Georges, pour votre exposé. Donc, nous allons amorcer la période d'échange, et donc, M. le ministre, je vous cède la parole, et vous avez une enveloppe de 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. Georges, merci d'être là ce matin. Je vais répondre à deux de vos questions. Premièrement, l'aspect drogue, j'ai la même... j'avais la même interrogation que vous quand on a préparé cette loi. C'est que, présentement, le DPCP est à analyser des dispositifs pancanadiens, si vous le voulez ainsi, là, qui... pour étudier, donc, ces dispositifs qui prennent la salive. Alors, dès que le DPCP aura autorisé ces dispositifs, ce sera ajouté, parce que je suis à la même place, là, c'est aussi problématique, pour moi, quelqu'un qui peut être sous l'effet d'une substance x, là, que de prendre de l'alcool.

Les règlements pour cinémomètre, les zones scolaires, c'est deux règlements, présentement, qui existent. On va uniformiser ces deux règlements. Ça n'empêchera pas non plus les cinémomètres d'être installés à des endroits

spécifiques, selon la volonté, là, des corps de police, des corps municipaux, mais c'est surtout pour bien définir, avec les corps municipaux, une zone comme telle. Donc, ce n'est vraiment rien, là, qui va nous empêcher, là, d'augmenter la sécurité de ces personnes vulnérables, là, dans ces secteurs scolaires, qui sont quelquefois peut-être plus problématiques en termes de respect de vitesse pour les automobilistes.

J'ai un petit point... un petit point à vous amener, l'aspect moto. Vous avez plusieurs membres. Je lisais... presque 50 000 ou 47 000 membres, là, qui...

M. Georges (Yves) : On était rendus à 65 000 membres avec Moto Québec.

M. Bonnardel : Bon, bien, tant mieux, tant mieux. Et, vous le savez, vous m'avez peut-être déjà entendu, pour moi, cette catégorie d'usagers a un bilan quand même compliqué et difficile, vous le savez, je pense, autant que moi.

M. Georges (Yves) : Oui. Tout à fait.

M. Bonnardel : Ces gens, ces utilisateurs, et j'en suis un, j'ai ma classe moto, paient plus cher pour être assurés dû au bilan qui est, dans une certaine mesure, désastreux. Est-ce que... Comment on peut... Puis là comment on peut mieux expliquer avec vous, comment vous pouvez être un acteur avec nous pour mieux expliquer ces enjeux de sécurité, de coûts additionnels? Parce que, souvent, on m'écrit puis on nous... on nous écrit puis on nous dit : Pourquoi ça coûte plus cher? Pourquoi ceci? Pourquoi cela? Puis là tu as beau expliquer le bilan puis la façon de fonctionner des actuaire de la SAAQ, qui fonctionnent par un rôle triennal, un bilan sur trois ans, avant de dire : On dicte le coût par la suite... Est-ce que vous sentez la même chose, du côté de vos membres, que moi qui vois ça, puis qui entend ça, puis qui se dit : On ne communique peut-être pas bien ces points?

M. Georges (Yves) : Bien, nous, ce qu'on voit, en effet, là, nos 60 000 membres, ce sont majoritairement des nouveaux conducteurs, ils ont moins de trois ans de moto, là, d'expérience de vie, donc je pense qu'on voit moins cette frustration parce que, quand tu commences à prendre ton cours, tu le sais, que ton permis va coûter quand même relativement cher. Ce n'est pas quelque chose qui arrive comme une surprise. Cependant, c'est plus au niveau des motos qui est un peu la frustration, que ceux qu'on voit que certaines motos sont plus à risque, alors que d'autres sont le moins.

Ce qu'on aimerait voir aussi, qui... ça ne réglerait pas tout, là, puis je ne réponds peut-être pas direct à votre question, là, mais il arrive en Europe ou dans certains pays où est-ce qu'il y a différents niveaux de permis selon la puissance de la moto. Ça, je pense que ça pourrait faire... Parce que c'est un petit peu ça, le problème, parce que c'est toujours : Bien, ce n'est pas moi, c'est les autres. C'est : Moi, je suis sécuritaire. C'est : Ah! bien, j'ai vu quelqu'un qui avait son permis depuis trois mois puis s'est acheté une Harley-Davidson, puis c'est lui, le problème, bon. C'est toujours quelqu'un d'autre. Mais la perception, c'est qu'il y a une minorité qui viennent de prendre leurs cours, puis certains sont membres chez nous, puis on ne peut pas contrôler ça, ils n'ont pas l'expérience et s'achètent des motos qui sont beaucoup trop puissantes et beaucoup trop fortes pour eux. Et c'est là qu'il y a des problèmes. C'est là qu'il leur manque l'expérience, il leur manque... et il y a des accidents.

La question du fait : Est-ce que le prix devient un frein, est-ce ça devient une frustration?, je ne le sens pas autant peut-être que vous, là. Nous, ils savent qu'on a un effet, mais pas direct sur le prix. Je pense qu'ils le comprennent, mais c'est toujours de leur mettre un processus qui est «fair» pour tout le monde.

Et donc, actuellement, c'est sûr qu'il y a une minorité qui font des extrêmes, des très, très, très pas... qui ne sont pas du tout sécuritaires, qui font payer la majorité. Donc, cette histoire-là... puis ça a été... il y a certains de nos profs qui nous le disent, là, certains des professeurs qui sont avec nous, des écoles de conduite, c'est que, s'il y aurait au moins une petite restriction que la première année ou la... tu ne peux pas y aller avec une moto, il y aurait peut-être une compréhension plus facile. En tout cas, c'est une solution, mais ce n'est pas parfait non plus.

• (11 h 50) •

M. Bonnardel : Bien, c'est une position que j'ai aussi, une motorisation progressive, si je peux le dire ainsi.

M. Georges (Yves) : Exact.

M. Bonnardel : Je sais que ça existe en Europe. Puis les gens là-bas, bien, vont commencer, puis je dis... je donne un chiffre comme ça, là, avec un 250cc première année, puis après ça on monte à 500, puis on monte à 1000 après une troisième année. Perso, je pense que c'est une façon de mieux former nos motocyclistes.

Puis là, bien, je vais vous poser la question pareil : Pensez-vous... Présentement, nos écoles de conduite forment... Puis là je ne suis pas dans le projet de loi, je le sais, là, mais j'en profite pendant que vous êtes là, là. Pensez-vous que nos écoles de conduite pour les motocyclistes forment bien ces motocyclistes à conduire une moto... à conduire une moto sport, une moto que je vais appeler à risque? Puis là je le sais, que vous ne pouvez peut-être pas... vous devez faire attention à la façon que vous allez me le dire, mais il reste que j'ai passé mon permis de moto voilà très longtemps, oui, déjà, puis je me souviens très, très bien, ça n'a pas dû changer énormément, quand tu embarques sur un petit Rebel 250, puis qu'après ça tu t'en vas sur un GSX ou Kawasaki 1000, 1200, peu importe, c'est deux styles, là, deux styles de motos complètement différents. Ça fait que c'est certain...

Puis, pour moi, ça m'interpelle parce que, le bilan, je le vois puis je ne l'aime pas. Puis je veux l'améliorer. Puis je veux trouver des moyens. Puis je veux sensibiliser. Puis je veux que vous soyez des partenaires puis qu'on explique aux motocyclistes que... Puis la formation qu'on donne dans ces écoles, vous allez me dire, elle est peut-être adéquate, mais comment on peut pousser plus loin cette formation? C'est mon interrogation.

M. Georges (Yves) : Mais elle est adéquate avec une petite moto. Vous avez tout à fait raison, dans les cours de conduite, il n'y a personne qui va toucher une moto de plus de 500 cc et de plus de 150 kilos. Donc, pendant tout son cours, il est très bon, il fait son examen, puis c'est parfait. Le lendemain, il va s'acheter, comme vous le dites, un 1 100 qui pèse 800 kilos, puis il embarque sa conjointe en arrière, puis il dit qu'il est bien bon. Ce n'est pas... Il n'a pas appris ça du tout. Il n'a pas appris la puissance, il n'a pas appris le poids et il n'a pas appris non plus à embarquer avec une personne en arrière. Donc, il y a des enjeux. Puis je pense qu'à moins de rendre le cours beaucoup plus complexe puis de rajouter certaines catégories de motos, il deviendrait très dispendieux pour les écoles de conduite d'avoir des petites, des moyennes puis des grosses.

L'aspect d'avoir un permis qui augmente selon la puissance ou le poids de la moto permettrait un peu de refroidir certains jeunes ou moins jeunes, là, qui veulent passer à la case supérieure sans avoir l'expérience nécessaire. Encore là, c'est une minorité. Il y en a plusieurs qui vont acheter une grosse moto, puis ils sont très, très sécuritaires, mais, moi aussi, ça me fait peur, puis les moniteurs aussi, en général, ça leur font peur quand quelqu'un vient d'avoir son permis, qu'il revient le jour après pour montrer son nouvel achat puis s'est acheté quelque chose qui est... qu'il n'est pas en contrôle.

M. Bonnardel : Je termine. Peut-être que mes collègues ont des questions. Une dernière. Pour votre clientèle, dans l'ajout de classes, le zéro alcool, vous l'avez dit, là, quand même, que vous trouvez que c'est une bonne position, est-ce que votre clientèle est au même... est à la même place que vous, là, quand ils ont su qu'on allait appliquer un zéro alcool pour... exemple, ceux qui s'en vont chercher un permis de moto, que tu aies 25 ans, ou que tu aies 45 ans, ou que tu aies 65 ans, bien, ça va s'appliquer? Donc, avez-vous eu des inquiétudes ou des frustrations de ces gens ou tout le monde le comprend?

M. Georges (Yves) : C'est sûr qu'il y a... c'est sûr qu'il y a une minorité, je dirais, plus dans les centres urbains ou des nouveaux immigrants qui prennent un cours d'auto, là. Je parle auto. Moto, c'est comme assez naturel, là. Bien, en tout cas, je trouve que prendre de l'alcool en moto, c'est comme un peu suicidaire sur les bords, là. Ça fait que, celle-là, je ne vois pas une problématique. Mais, en effet, ceux qui ont... qui prennent leur cours auto plus âgés, donc, tu sais, tu peux avoir 25, tu peux avoir 35, il y a des immigrants qui ont... beaucoup plus âgés qui prennent un cours d'auto, le 0 %, oui, c'est quelque chose d'un peu plus restrictif, mais, en même temps, ça s'explique. Donc, moi, j'ai... pas que je n'ai pas de pitié, là, mais tout à fait d'accord avec ça, là. C'est très extrême, mais on a une situation qu'on ne peut pas gérer les 1 % des plus âgés. On veut que les jeunes soient responsables, et puis on embarque tout le monde dans un apprenti conducteur, puis «that's it», là.

M. Bonnardel : Merci, M. Georges. Je laisse la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Beauharnois.

M. Reid : Oui, bonjour. Merci pour votre présentation.

M. Georges (Yves) : Bonjour.

M. Reid : Rapidement, moi... vous avez parlé tantôt, là, d'approche de prévention versus répression. Puis, bon, on a implanté le privilège de tourner à droite au Québec il y a quelques années déjà, ce qui existait aux États-Unis puis une grande partie du reste du Canada. Et je voulais savoir, de par votre expérience, comment se compare la conduite ou la sécurité des Québécois par rapport au reste du Canada. Puis le projet de loi... ou les règles qui sont en vigueur actuellement, est-ce qu'elles se comparent? Est-ce qu'on est meilleurs? Est-ce qu'on est moins bons sur certains points, ou qu'est-ce qui pourrait être fait de plus, le cas échéant?

M. Georges (Yves) : Bien, c'est sûr que le Québec...

M. Reid : Une question très générale.

M. Georges (Yves) : Oui, très générale. Je pense que le Québec est plutôt innovateur dans son approche. Moi, je parle encore pour les jeunes, là. Déjà, qu'on ait un programme de cours de conduite obligatoires pour l'automobile est vraiment... Tu sais, il y a quelques provinces qui le font, mais jamais... ils ne sont pas aussi avancés que nous. Même chose au niveau des cours de moto. Donc, pour la formation, je pense qu'on est vraiment innovateurs, je dirais même en Amérique du Nord, là. Parce que je regarde ce qui se passe dans certains États américains, où est-ce que c'est le parent qui donne le cours, puis, une semaine plus tard, il va chercher son permis temporaire, là, ça me fait peur, là. Mais, tu sais, ça vient du fait aussi qu'on a la Société d'assurance automobile. Donc, on veut... On est aussi assureurs. On veut s'assurer que le bilan est positif pour le Québec.

Et c'est sûr que, je pense, tous les Québécois le comprennent, qu'on y va un petit peu plus tranquillement. On parle des virages à droite. Il y a des choses qui se font ailleurs, mais, au Québec, on est différents. Tu sais, au New Hampshire, les motocyclistes n'ont pas besoin de mettre un casque, mais, au Québec, ça serait complètement... tu sais, les gens du Québec ont l'habitude de la sécurité routière. C'est dans nos fibres. Ça serait complètement ridicule de dire : Bien, plus besoin de casque en moto.

Donc, on n'a pas une culture extrême, mais on a une culture de groupe, une culture qui dit : La sécurité routière est importante, on est fiers de la Société d'assurance automobile et on est fiers de notre programme. Et le prix à payer, bien, c'est qu'on ait certaines restrictions, un peu plus que d'autres provinces. Et ça, je ne le vois pas comme... tu sais, à part, peut-être, là, tu sais, quand qu'on va chercher dans leurs poches directement pour une plaque moto qui va coûter 2 000 \$, 2 500 \$, ils la trouvent des fois extrême, mais, pour le reste, tu sais, on a... je n'ai jamais vu, je n'ai jamais entendu des grosses problématiques.

Même chose pour le prix des cours de conduite. Je pense qu'on a atteint un niveau qui est accepté. C'est sûr que, si on se compare, des fois, en Grande-Bretagne ou en France, où est-ce qu'il faut payer 2 000 \$, 2 500 \$ pour un cours de conduite, c'est un petit peu... ça serait... il y aurait des problématiques parce qu'on est dans un modèle nord-américain, mais où est-ce qu'on est, là, je pense qu'on bien positionnés.

M. Reid : Parfait. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de... Saint-Maurice—Lavolette? Lavolette—Saint-Maurice.

Mme Tardif : Peu importe, une très grande région, très belle et très grande, d'un bord ou l'autre, à l'endroit, à l'envers.

Bonjour, bonjour. Merci d'être là. Merci de nous conforter dans cet important projet de loi, mais aussi de nous faire voir, là, les petites coquilles qui auraient peut-être été omises, là. Donc, ça nous aide à faire progresser. Et, en ce sens, je vois que vous êtes beaucoup, beaucoup impliqué au niveau de l'éducation, au niveau du transfert de connaissances, au niveau des jeunes aussi, de la jeunesse, et je me dis : Comment on peut faire et comment vous, vous pouvez faire pour nous aider davantage dans la mise en oeuvre de ce projet de loi là? Donc, quel sera notre partenariat pour la suite?

M. Georges (Yves) : Bien, nous, tu sais, on est une... on fait souvent des applications pour aller chercher des fonds disponibles, que ce soient des fonds qui sont au ministère des Transports, ce sont des fonds qui sont disponibles aussi au gouvernement du Canada. Et on est toujours ouverts. Puis on a une équipe qui a l'expérience pour diffuser et faire la formation, et c'est... Notre avantage, c'est surtout la relation, comme j'ai expliqué au début, avec l'industrie des écoles de conduite du Québec. Donc, on peut parler, on peut diffuser, on peut intégrer l'industrie des écoles de conduite dans un message. Et c'est ça qui est notre positionnement un peu différent, là, de tous les autres organismes ou même de la Société d'assurance automobile du Québec, qui, eux, parlent au grand public. Nous, on a développé notre expertise pour l'industrie des écoles de conduite et aussi pour les jeunes, donc que ça soit les médias sociaux... Donc, on ne parle pas à un jeune de la même façon qu'on parle à quelqu'un d'un peu plus vieux.

Donc, tout ça fait qu'à date on est très contents, là, du support qu'on a reçu des deux paliers de gouvernement. Et, s'il y a d'autres montants qui sont disponibles, bien, nous, on va toujours faire application. On va proposer des projets innovateurs, des projets différents pour passer le message aux jeunes. Et c'est ça qu'on fait depuis maintenant presque quatre ans, et on va continuer de le faire. Et c'est simplement, là, de nous offrir la chance de proposer des projets et d'offrir le financement, là, pour qu'on mette de l'avant tous les changements ou toutes les modifications, là, au projet de loi.

• (12 heures) •

Mme Tardif : Vous avez déposé un plan au Canada, à Transports Canada. Est-ce que, dans ce plan-là, il y a des éléments qui manqueraient dans le nôtre, ou est-ce qu'on est proactifs et davantage en avance par rapport au reste des autres provinces?

M. Georges (Yves) : Bien, c'est un petit peu... c'est difficile de répondre, parce que c'est sûr qu'ils ont les mêmes problématiques. Nous, tu sais, c'est avec Transports Canada, là, les programmes qu'on fait, puis on parle... c'est la même chose, c'est les distractions, l'alcool et les drogues au volant. Notre programme va être un peu différent pour le Québec que pour le reste du Canada. Pour le Québec, on a consulté les écoles de conduite, l'industrie pour savoir qu'est-ce qu'ils auraient besoin pour augmenter l'efficacité des cours de conduite.

Donc, entre autres, là, quand on fait des Zoom comme on fait là, là, on a une quarantaine de jeunes qui regardent le cours. Il faut rendre ça plus interactif. Donc, on va créer des vidéos pour rendre ça plus interactif et faire passer le message. Les messages vont être un peu différents, O.K., pour le Québec que pour le reste du Canada, mais c'est plus culturellement que... est-ce qu'on est mieux ou différents? Les mêmes problématiques. Les statistiques sont semblables. Et les jeunes, bien, un jeune de Vancouver ou de Montréal, ils pensent pas mal de la même façon, tu sais.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, j'allais dire «en conclusion», M. Georges, mais vous l'avez fait avant moi.

M. Georges (Yves) : Parfait.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle, donc M. le député de Pontiac.

M. Fortin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Georges.

M. Georges (Yves) : Bonjour.

M. Fortin : Merci d'être avec nous. Le ministre nous a rassurés un peu et, j'espère, vous a rassuré un peu, là, d'entrée de jeu, par rapport à la question des zones scolaires. Mais vous avez mentionné, dans votre allocution initiale, l'importance d'avoir des tels systèmes aussi sur les autobus. Est-ce que vous pouvez peut-être élaborer un petit peu là-dessus puis nous dire ce que vous voyez, les raisons pour lesquelles vous considérez que c'est important? Puis comment on pourrait améliorer... comment on pourrait améliorer ce qui est fait présentement?

M. Georges (Yves) : Bien, nous, c'est sûr qu'à toutes les fois qu'on voit des ouvertures de projet, un peu des appels à projets, bien, on a plusieurs compagnies privées qui nous approchent avec des idées. Et il y a même des idées qui étaient justement d'implanter des caméras sur les autobus scolaires, surtout dans les régions problématiques. Évidemment, les commissions scolaires... mais là je les appelle commissions, je ne me rappelle jamais du nouveau mot, là, mais ils connaissent les endroits problématiques. Tu n'en mets pas sur tous les autobus parce que c'est assez... c'est très, très, très dispendieux. Et ils avaient déjà fait des tests qui simplement filmaient la réaction des conducteurs face aux feux des autobus scolaires, et les statistiques étaient assez flagrantes, là, dans certaines régions où est-ce qu'il y avait beaucoup, beaucoup de dépassements illégaux. Et eux avaient suggéré, puis on trouvait l'idée très bonne, d'installer non seulement des caméras, mais d'avoir aussi la législation de pouvoir envoyer une contravention ou du moins un avis à ces conducteurs-là qui ont dépassé, avec une date, une heure et la photo de leurs plaques. Il y avait des problématiques au niveau de la légalité. Donc, moi, tu sais, on n'a pas avancé, mais c'est pour ça que, quand j'ai vu ça, cette section-là, j'ai dit : Est-ce que c'est pour faciliter ou c'est pour freiner cette opportunité-là?

Donc, c'est ça que moi, je vous disais que... comme étant une opportunité non seulement dans la zone scolaire, qui est, ça, je pense, quelque chose à faire, mais les municipalités ont quand même mis... ils ont mis des dos d'âne, ils ont mis plein de choses. Mais, en région rurale, s'il y a un autobus sur la 116, bien, il n'y a pas de façon, vraiment... à moins que le policier le suit, là, mais, tu sais, ce n'est pas réaliste. Il y a-tu une façon de dire : Bien, woups! conducteurs, attention, certains autobus ont des caméras? Puis on le sait très bien, là, quand on annonce qu'il y a une caméra sur l'autoroute, les gens, malheureusement ou heureusement, ralentissent. Si on pourrait dire que, woups! Il y a peut-être une chance d'avoir une caméra sur cet autobus-là, ce que ça va leur dire : Wo! Attends minute, là, je vais y penser deux fois avant de... Donc, c'est un peu... c'est un peu cette idée-là.

M. Fortin : O.K. Bien, vous tombez bien, vous dites qu'il y a des enjeux au niveau de la légalité. C'est ça qu'on fait ici, changer la législation, alors ça tombe bien, mais je suis d'accord avec vous sur le principe. Je me souviens d'avoir vu certains de ces chiffres-là, puis effectivement, là, c'était beaucoup plus prononcé que ce qu'on peut... que ce qu'on peut penser à première vue. Puis on parle quand même de la sécurité de nos enfants, là, de façon majoritaire. Donc, vous allez trouver un allié de notre côté pour faire des modifications comme celles-là s'il faut le faire.

M. Georges (Yves) : Parfait.

M. Fortin : Je vous ai entendu sur des... la nécessité de faire davantage de campagnes au niveau de la sécurité routière, des campagnes ciblées, entre autres sur les réseaux sociaux. Est-ce qu'il y a un véhicule qui est meilleur qu'un autre pour faire ça? Il y a des fondations comme la vôtre, il y a la Société de l'assurance automobile du Québec, il y en a d'autres. Qu'est-ce qui réussit à rejoindre le plus les gens? Quels types de campagnes? Puis quel véhicule réussit à le faire le mieux?

M. Georges (Yves) : Bien, nous, on vient de terminer, justement, une campagne. C'est sûr, ce n'est pas sur la sécurité routière, mais c'est sur l'électrification des transports, donc les alternatives vertes que les jeunes peuvent utiliser, que ce soient des véhicules électriques, ou des autobus, ou des trottinettes électriques. Et on a testé plusieurs médias sociaux, entre autres les Facebook. Tu sais, on est... je ne suis pas jeune, là, moi, je ne suis pas vieux non plus, mais pas jeune. Et, à l'intérieur de notre équipe, on a été dans les traditionnels, les Facebook, les Instagram, les... Et on a eu des résultats corrects, tu sais, on a eu des 100 000 vues, des 150 000, mais, quand on s'est mis à aller sur TikTok, qui est vraiment la nouvelle mode, là, bien là, on n'a pas eu 150 000, on a eu 800 000 vues. Donc, on s'est rapidement... on a rapidement réagi à faire une campagne qui est plus adaptée à des petits... des petits vidéos très courts, habituellement très... pas drôles, mais d'une façon comique, et on a été capables d'aller chercher beaucoup plus de vues. En fait, ce n'était pas... ce n'est même pas comparable. Donc, c'est ça qu'on va faire beaucoup dans la prochaine campagne sécurité routière.

Oui, on a des capsules pour les écoles de conduite dans le curriculum, mais on va les adapter aussi pour des médias... j'appelle ça des médias popcorn, là, c'est quelque chose que tu consommes rapidement, mais le message peut passer quand même. Et ce n'est pas des médias traditionnels où est-ce que... Tu sais, on peut... Nous, on est une... on a des projets où on peut se permettre des choses un peu plus osées, si on veut dire, là, tout en restant «politically correct», mais, tu sais, la Société d'assurance automobile du Québec ne pourrait pas faire ce genre de campagne là, en tout cas je ne pense pas, là, de par son mandat aussi puis de par certaines restrictions.

Donc, oui, en effet, c'est intéressant de donner... je ne dis pas des montants énormes, mais certaines parties du budget à des petites entreprises ou des petits OBNL comme nous, qu'on peut essayer de pousser un peu la limite et de faire passer le message à ces jeunes-là, parce qu'on ne passe pas le même message à un jeune de 16 ans qu'à une personne âgée de 45, ou 50, ou 60, ou 70. Et on commence à trouver des bonnes idées et on commence à avoir des bons résultats, là, avec ces jeunes.

M. Fortin : O.K. Je vous entends bien sur la nécessité de passer par des fondations, des groupes, des entreprises comme les vôtres... comme la vôtre, là, mais... Puis, sur la possibilité de passer par des moyens comme TikTok, ou autres, je suis convaincu de ce que vous avancez, que vous réussissez à rejoindre plus de monde. D'ailleurs, je suis convaincu que le premier ministre est d'accord avec vous aussi, puisqu'il a commencé à annoncer des politiques publiques sur TikTok, lui aussi. Alors, il n'y a pas d'enjeu de notre côté. Je vais peut-être laisser mon collègue de Marquette pour la suite des choses. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Allez-y, M. le député de Marquette, vous avez un peu plus que quatre minutes.

M. Ciccone : Merci beaucoup. Ça va être rapide. Bonjour, M. Georges, merci d'être là. Premièrement, merci beaucoup d'avoir amené l'aspect cannabis au ministre aujourd'hui. C'est un enjeu qui me touche particulièrement, étant responsable des saines habitudes de vie, un ancien sportif. On a étudié le projet de loi n° 2 avec mon collègue de Pontiac alors qu'on avait amené l'âge légal à 21 ans, on a parlé à plusieurs groupes scientifiques du domaine de la santé, qui nous expliquaient les dommages que cette drogue-là peut faire. Alors, merci beaucoup d'avoir sensibilisé le ministre à cet effet pour ne pas l'oublier, justement, dans ce projet de loi là, et de mettre des mesures... On met des mesures un peu plus sévères pour... quand on a changé de classe sur notre permis de conduire, alors je pense qu'on pourrait également le faire de façon sévère aussi, parce que, dans le but, c'est dans... le but, c'est de sécuriser les gens sur la route.

Merci également, vous avez parlé des motos, puis ça m'interpelle beaucoup, puisque moi aussi, j'ai ma classe moto, depuis un certain temps déjà, mais il y a un élément qu'on n'a pas abordé. Parce que moi aussi, je partage les inquiétudes du ministre à ce niveau-là. Puis il pourrait sûrement en témoigner, là, moi, je suis une personne qui n'aime pas la vitesse, je considère que je suis très, très sécuritaire. Mais on a parlé beaucoup de la problématique des... de ceux qui ont la machine entre les mains, mais, en même temps, par expérience personnelle, je peux vous dire qu'une fois sur trois ce n'est pas de ma faute, là. Puis, même, une fois sur 10, ce n'est pas de ma faute. Ça vient de l'extérieur, que ce soit une manoeuvre d'un automobiliste...

Je comprends qu'il faut faire de la sensibilisation, mais je pense qu'il faut cibler ailleurs que juste le chauffeur de moto. Puis ça peut... puis ça va jusqu'à une personne qui lance son botch de cigarette, qui rentre dans ton manteau, là. Parce que ça m'est déjà arrivé, ça. Il y a tellement de choses qui peuvent arriver à moto. Alors, ne pensez-vous pas que, justement, si on veut cibler la sécurité, notamment chez les motos... Parce que moi aussi, je fais le saut, là, quand je reçois mes enregistrements à chaque année. Quand je dois payer mes enregistrements, quand je dois payer mes assurances, ça fait terriblement mal. Alors, comment, justement, on peut régler cette problématique-là, mais l'amener plus large que juste sur les conducteurs de moto, là?

• (12 h 10) •

M. Georges (Yves) : Bien, c'est un... Bien, si j'aurais la baguette magique, là, pour sensibiliser tous les automobilistes, disons qu'on la ferait... on la ferait facilement, mais le problème, c'est que c'est ça : Est-ce qu'on se concentre sur les motocyclistes, qui sont beaucoup moins nombreux, ou sur la population en général qui a un permis de conduire, essayer de parler à plusieurs millions d'automobilistes pour leur expliquer la problématique des motos? Tu sais, la SAAQ le fait un peu, mais, oui, j'aimerais... Tu sais, je n'ai pas de solution. Le problème, c'est... la problématique, c'est qu'on parle à la population en général, de dire que, trois, quatre fois par année, bien, trois... tu sais, trois, quatre... pendant trois, quatre mois, bien, il y a des motos : Attention! Fais attention, des... C'est difficile de leur parler. Et, si tu n'as jamais conduit de moto, c'est difficile à... c'est difficile à comprendre comment qu'une moto est vulnérable. Tu sais, moi, je parle à des gens, là, que... via Moto Québec, notre association, puis ils ne peuvent pas comprendre, ils ne peuvent pas voir que juste un trou, du sable ou une manoeuvre que tu n'as pas prévue, ça ne pardonne pas. Donc, c'est difficile de faire comprendre ça aux automobilistes, mais, tu sais, il faut continuer de travailler, là. Moi, j'y crois beaucoup. Oui, il y a la moto qui est plus facile, parce que les campagnes ont... moins dispendieuses, mais, pour l'auto, il ne faut pas lâcher, là, il faut continuer d'en parler.

M. Ciccone : Mais exactement, puis on pourrait peut-être se calquer aussi... parce qu'on a pris des mesures aussi pour les... des nouvelles mesures de sécurité face aux cyclistes. On l'a fait, ça, on a augmenté la distance, quand on passe à côté d'un cycliste, 1,5 mètre. Puis je suis persuadé que le ministre est content parce que c'est un cycliste lui-même, là, alors il est plus en sécurité à ce niveau-là. Alors, on pourrait également faire ce genre de mesure là, apporter ou suggérer ce genre de mesure là face aux motocyclettes, mais, en même temps, ça... on ne déresponsabilise pas les chauffeurs, non plus, de motocyclette, là. Merci beaucoup...

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, la période d'échange est donc terminée. M. Georges, je vous remercie grandement de votre contribution à nos travaux.

Donc, je vais suspendre les travaux quelques minutes afin de permettre au prochain groupe de participer à notre rencontre, donc.

(Suspension de la séance à 12 h 13)

(Reprise à 12 h 15)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue à l'Association canadienne des automobilistes. Donc, mesdames, monsieur, je vous invite à vous présenter. Je vous

rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé, et par la suite nous amorcerons la période d'échange avec les groupes parlementaires. Donc, je vous cède la parole, bienvenue à l'Assemblée nationale.

Association canadienne des automobilistes (CAA)

Mme Gagnon (Sophie) : Merci beaucoup. Alors, merci, Mme la Présidente. Distingués membres de la Commission des transports et de l'environnement, bonjour à chacun. Je tiens à remercier les équipes techniques de la commission et de CAA-Québec qui ont rendu possible, là, grâce à leur bonne efficacité, là, cette diffusion en visioconférence. Et évidemment nous aurions préféré être avec vous, peut-être dans une prochaine activité.

C'est évidemment avec grand plaisir que nous représentons CAA-Québec pour partager nos commentaires et nos recommandations en lien avec le projet de loi n° 22. Mon nom est Sophie Gagnon, je suis vice-présidente Affaires publiques et responsable des dossiers de sécurité routière. Je suis accompagnée de M. Marco Harrison, il est directeur de la sécurité routière chez nous, et plus spécifiquement les activités de la Fondation CAA-Québec. Et, à ma gauche je suis accompagnée de Me Isabelle Godbout, qui est chercheuse analyste, avec nous depuis plusieurs années.

CAA-Québec, évidemment, vous le savez sans doute, c'est un organisme à but non lucratif qui a été fondé en 1904 et qui vise à assurer la tranquillité d'esprit à chacun de nos quelque 1,3 million de membres au Québec dans les domaines de la mobilité, du voyage et de l'assurance. Évidemment, la sécurité routière fait aussi partie de notre ADN, et il nous importe de contribuer au développement d'une culture valorisant le partage de la route, les comportements sécuritaires pour tous les usagers au Québec. Et nous avons ces valeurs bien ancrées dans chacun de nos employés et collègues.

Pour faciliter le travail des parlementaires, vous avez reçu notre mémoire. Nous allons traiter spécifiquement de points qui sont directement en lien avec notre expertise, nos champs d'activité, et donc plus spécifiquement l'autorisation, pour les conducteurs de dépanneuse, d'utiliser le feu vert clignotant, les dispositions sur l'alcool au volant ainsi que les mesures pour... entourant la sécurité routière aux abords des écoles, donc dans les zones scolaires. Il m'importe évidemment de préciser que, même si nous ne traitons pas des articles qui modifient le régime public d'assurance automobile, il est néanmoins très important à nos yeux. Nous en soutenons d'ailleurs la philosophie et les grands principes depuis sa création, en 1978. Et, aujourd'hui encore, nous soumettons qu'il s'agit d'un actif précieux à conserver, à protéger, et sa saine gestion est garante de la confiance des Québécois et des Québécoises.

Alors, un mot sur l'autorisation, pour les conducteurs de dépanneuse, d'utiliser le feu vert. Vous imaginez qu'avec 1,3 million de membres au Québec, répartis dans toutes les régions, nous réalisons chaque année des centaines de milliers de services d'assistance routière sur nos routes. Il va de soi que la sécurité de nos patrouilleurs, autant les employés de CAA-Québec que la sécurité aussi des partenaires affiliés, qui sont partenaires, de partout au Québec, avec nous pour assurer la qualité du service, bien, c'est une préoccupation constante et c'est au sommet de nos priorités.

Nous appliquons évidemment bon nombre de mesures de sécurité afin de protéger nos gens, en conformité avec les règles de la CNESST, mais qu'il convient de dire que nos gens restent vulnérables lorsqu'ils aident des gens en bordure de route et d'autoroute. En février 2020, nous écrivions d'ailleurs au ministre des Transports de l'époque, M. Bonnardel, afin de l'inciter à en faire plus pour améliorer la visibilité des dépanneuses et la sécurité des patrouilleurs. Nous visions à obtenir l'autorisation de munir les dépanneuses de gyrophares ou de feux clignotants bicolores ambre et bleus. Cette demande avait été refusée parce qu'au Québec la couleur bleu et rouge, en fait, sont à l'usage exclusive des véhicules de police. Plusieurs études démontrent toutefois que la couleur des gyrophares ou des feux clignotants joue un rôle déterminant dans la visibilité des véhicules de service pour les autres utilisateurs du réseau routier. Et nous avons d'ailleurs cité, on l'a refait dans le mémoire, plusieurs études qui démontrent cette affirmation. Les gyrophares, les feux clignotants jaunes performant mieux s'ils sont suivis par le bleu. Donc, la combinaison jaune et bleu utilisés ensemble augmente significativement la vigilance des autres usagers de la route, entraînant ainsi une diminution de la vitesse, un plus grand respect du corridor de sécurité, tout en améliorant grandement la visibilité des véhicules de service qui en sont équipés.

• (12 h 20) •

De plus en plus d'administrations en Amérique du Nord, dont la Saskatchewan depuis 2017, permettent l'utilisation de gyrophares ou de feux clignotants jaunes et bleus sur les dépanneuses et autres véhicules de service afin de protéger la sécurité des travailleurs en bordure de route. C'est donc, évidemment, avec grande satisfaction et ouverture que nous accueillons l'autorisation d'utiliser non pas le feu clignotant bleu mais le feu clignotant vert pour les conducteurs de dépanneuse.

Précisons qu'aucune province canadienne, actuellement, ne l'autorise. Au Canada, outre les véhicules d'urgence, l'utilisation du feu clignotant vert semble limitée aux pompiers volontaires. C'est la même situation aux États-Unis, mais une étude, en Ohio, a révélé que la couleur verte était très visible à l'oeil nu, si bien que l'État l'utilise désormais pour ses chasse-neige. Selon cette même étude, l'utilisation du feu vert clignotant aurait un impact positif sur la visibilité des dépanneuses, et donc sur la sécurité des patrouilleurs. Des automobilistes se fient à la couleur et à la configuration des feux d'avertissement pour reconnaître facilement et rapidement le type de véhicule d'urgence, ainsi que pour estimer sa direction, sa vitesse et la distance qui les en sépare.

Évidemment, si l'article 40 du projet de loi n° 22 était adopté tel quel, nous incitons et recommandons au gouvernement de tenir des mesures d'information afin que les usagers de la route, justement, prennent connaissance et apprennent les différentes combinaisons de feux d'avertissement des véhicules d'urgence et de service en bord de route et leur signification. Il faudra aussi, sans doute, établir des normes strictes concernant l'intensité maximale pouvant être utilisée, puisque plusieurs personnes peuvent être sensibles à une lumière trop intense. On a cité quelques documentations à cet effet-là dans notre mémoire. Cette mise en garde s'impose, même si plusieurs études ont démontré

que l'exposition, tant diurne que nocturne, à la lumière bleue ou à une lumière dérivant du bleu, comme le vert, améliore les performances cognitives et augmente les niveaux de vigilance.

Alors, sur ce, je vais passer la parole à mon collègue Marco pour l'alcool au volant.

M. Harrison (Marco) : Merci, Sophie. La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool est encore l'une des principales causes de décès au Québec. Malgré les gains effectués ces 30 dernières années, il semble que nous en soyons à un point où ceux-ci sont de plus en plus difficiles à obtenir quant à la réduction du nombre de victimes y étant associées. L'adoption de nouvelles mesures pouvant permettre d'avoir un impact positif sur le bilan routier, notamment celles ayant donné de bons résultats ailleurs et ayant un fondement scientifique démontré, prend tout son sens. C'est pour cela que nous sommes en faveur d'imposer la tolérance zéro au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur, malgré le fait qu'il soit détenteur d'un permis valide pour une autre classe, lorsqu'il conduira ou aura la garde et le contrôle d'un véhicule visé par la classe de son permis d'apprenti. Il en va de même pour les sanctions proposées, car elles sont en harmonie avec celles déjà existantes en semblables matières pour les conducteurs en période d'accès graduel au permis.

De plus, nous croyons que le manquement aux conditions d'utilisation de l'antidémarrage éthylométrique, pour les détenteurs d'un permis assorti d'une condition x, doit avoir des conséquences. Comme l'obligation d'utiliser cet appareil fait partie, pour nous, intégrante du processus de réhabilitation et d'acquisition de meilleures habitudes pour le détenteur du permis assorti de la condition x, la prolongation de la durée d'utilisation obligatoire de l'appareil prend toute sa signification en cas de manquement en lien avec celle-ci.

En terminant au sujet de l'alcool, nous sommes ouverts à l'ajout de mesures, telles les sanctions administratives pour une alcoolémie qui se situerait entre 50 et 100 milligrammes pour cent d'alcool.

Ce n'est pas d'hier que les comportements à risque des automobilistes dans les zones scolaires inquiètent. Nous avons pu démontrer, par nos nombreuses activités d'observation aux abords des écoles primaires de la province, que trop de manoeuvres dangereuses y surviennent et mettent en danger les écoliers. Notre activité d'observation tenue le 4 septembre dernier, aux abords de 10 écoles primaires de sept régions administratives du Québec, n'est pas en reste. En environ une heure, ce n'est pas moins de 624 comportements à risque ou infractions qui ont été notés par nos observateurs déployés sur le terrain. De plus, selon l'INSPQ, année après année, c'est près de deux enfants par jour qui subissent des blessures sur le chemin de l'école, que ce soit lors d'un déplacement à pied, à vélo ou à voiture. La grande proportion de ces blessures surviennent aux abords des écoles...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Harrison, je vous invite à conclure. Ça va, vous pouvez... Je vous donne encore un peu de temps, là, mais vous avez dépassé votre temps.

M. Harrison (Marco) : Afin d'assurer une meilleure sécurité des élèves et d'augmenter le sentiment de sécurité des parents, nous endossons les critères d'établissement de zones scolaires prévus dans le règlement.

Mme Gagnon (Sophie) : Je terminerais cette présentation en voulant réitérer un peu la surprise de CAA-Québec de ne pas avoir retrouvé dans le projet de loi n° 22 des mesures de sanctions administratives. Et, à cet égard, je me permets de rappeler que le Québec demeure encore la seule province au Canada à ne pas recourir à ce moyen qui a pourtant fait ses preuves en matière d'efficacité pour réduire les blessures liées à l'alcool au volant. Et nous croyons qu'il y a eu, depuis quelques années, une évolution des comportements en matière de prévention et invitons le gouvernement à considérer ou... mesurer ou voir l'acceptabilité... l'évolution de l'acceptabilité sociale de telles mesures pour se donner un outil supplémentaire en matière de sécurité routière. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je vous remercie de votre exposé. Nous amorçons la période d'échange. Donc, M. le ministre, il vous reste 15 minutes à peu près.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme Gagnon, bonjour à vos collègues qui sont avec vous ce midi. Je pense qu'on se rejoint quand on souhaite... Vous souhaitez, je souhaite améliorer le bilan routier des automobilistes, des motocyclistes, et autres.

Et je vais aller rapidement sur ce que vous venez de dire, en terminant, là, vous avez parlé de l'alcool, vous êtes d'accord avec le zéro alcool. Monsieur disait juste, dans son préambule, des résultats ailleurs. Est-ce que c'est le point du 0,05 qui est... de l'aspect pécunier qui n'est pas inclus... je dis «pécunier», là, amende, amende, comme vous l'avez mentionné, qui n'est pas inclus, qui est un problème pour vous, que vous souhaiteriez qu'on aille encore plus loin pour ce point?

Mme Gagnon (Sophie) : On parle des mesures administratives à 0,05, à partir de mesures de 0,05 milligramme de... par... d'alcool par 100 millilitres de sang.

Mme Godbout (Isabelle) : 50, 50 milligrammes.

Mme Gagnon (Sophie) : 50 milligrammes... Et, peu importe, ce qu'il est important de retenir, c'est qu'en mesures administratives, ce qu'on n'applique pas actuellement au Québec, on a fait des gains dans d'autres provinces par l'imposition d'amende ou de suspension temporaire, ne serait-ce que de quelques heures, du droit de conduire lorsque, de façon éthylométrique, on a mesuré de l'alcool... la présence d'alcool dans le sang. On n'est pas en train

de dire qu'on endosserait une modification de la limite de 0,08, qui est fixé au Code criminel, mais de penser à recourir à des mesures administratives qui ont pu donner des résultats ailleurs. C'est mesuré.

Et, dans notre mémoire, on réfère à une étude de l'INSPQ... non, l'institut de santé publique, qui remonte à 2010 et qui démontre que ces mesures-là sont de bonnes mesures pour faire réfléchir davantage des automobilistes. C'est un puissant signal qu'on envoie aux automobilistes lorsque, par exemple, ils sont testés sur la route avec un niveau d'alcool, dans les eaux qu'on me dit, là, soit entre 50 milligrammes par 100 millilitres et 80. Et c'est un puissant signal pour faire réfléchir. Et on sait que... puis, Marco, tu pourras peut-être compléter, là, mais la plupart des accidents ou des collisions qui surviennent impliquant l'alcool sont par des gens qui ont pris une chance, et qui ne sont pas des récidivistes et, qui peuvent... et qui auraient peut-être eu avantage à être sensibilisés encore plus. Est-ce que tu peux...

M. Harrison (Marco) : M. le ministre, en trois points de forme, le fait d'avoir des sanctions administratives entre 50 et 80 milligrammes pour cent, ça va réduire de beaucoup. Parce que ça a été démontré ailleurs, les premières infractions en matière de conduite avec les capacités affaiblies criminelles, donc, les... puis c'est la grande majorité des infractions de ce type-là, criminelles, qui sont des premières infractions. Puis, en plus, ce que ça fait, c'est... puis on le démontre, dans ce qu'on vous a donné comme mémoire, c'est qu'à des taux plus bas au niveau de l'alcool, ça coupe les inhibitions des gens. Ce n'est peut-être pas un taux qui fait en sorte qu'ils sont incapables de conduire un véhicule, mais, comme les inhibitions sont coupées, ils vont moins respecter l'ensemble des règles qui s'appliquent. Et là on va parler de ne pas respecter les limites de vitesse, d'avoir de la distraction au volant, et ça, quand on regarde les causes de collisions, au Québec, où il y a des morts et des blessures graves, c'est dans les premières.

• (12 h 30) •

M. Bonnardel : Merci. Au-delà de cette position que vous avez pour le 0,05, pour ce qui est d'améliorer le bilan routier, formation, ou autres, conduite hivernale, est-ce qu'il y a des points sur lesquels vous... Puis là je saute un peu... je vais aux mêmes conclusions que le groupe qui était avant vous, avec la Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière, là. Est-ce qu'il y a des aspects sur lesquels on devrait mieux travailler pour mieux former leurs jeunes automobilistes, jeunes motocyclistes? Est-ce que vous avez des idées qui vous viennent en tête?

M. Harrison (Marco) : Bien, déjà, au niveau du Programme d'enseignement en sécurité routière, le PESR, on fait des pas importants actuellement. On voit qu'il y a une certaine ouverture à s'en aller vers des modes d'enseignement qui sont beaucoup plus appropriés à nos jeunes d'aujourd'hui, à des modes plus numériques, des modes plus flexibles. Et ça, déjà, d'avoir cette ouverture-là, non seulement pour l'industrie, mais au niveau des écoles de conduite, mais pour les jeunes eux-mêmes qui sont en apprentissage et en processus d'obtenir un permis de conduire, pour moi, c'est de la musique à mes oreilles, parce que, pour eux aussi, c'en est.

M. Bonnardel : Est-ce que la formation conduite hivernale, c'est un aspect qui devrait être mieux... ou revu, ou vu, ou amélioré?

M. Harrison (Marco) : Personnellement, je dirais que former des gens en conduite hivernale, dans un endroit où on a un climat hivernal une grande partie de l'année, si on regarde dans les pays scandinaves, ça a fait ses preuves. Ça a amélioré le bilan routier, ça a fait en sorte que les gens avaient des techniques meilleures pour conduire dans une situation hivernale.

Mme Gagnon (Sophie) : Nous faisons des programmes qui sont volontaires. Et on le constate, hein, on développe des techniques particulières sur terrain, et c'est sûr que ces habiletés, qui viennent s'ajouter à l'expérience d'un conducteur, laissent des marques et amènent des comportements beaucoup plus sécuritaires par la suite, parce qu'ils goûtent aux... les gens qui suivent ces formations-là voient les effets potentiels, à quel point c'est facile d'échapper une voiture, par exemple, si on parle de la conduite sur glace, ou autres.

M. Harrison (Marco) : Le meilleur exemple que je pourrais vous donner, M. le ministre, là-dessus, à toutes les fois qu'on arrive à la première chute de neige, à l'automne, on dirait que les gens ont oublié de conduire en hiver. Donc, la formation, qu'elle soit offerte aux plus jeunes ou au moins jeunes, aura toujours sa place pour aider à améliorer, surtout avec les conditions que nous, on a, au Québec, pratiquement six mois par année.

M. Bonnardel : Bien reçu. Merci de votre présence. Je vais passer la parole à mes collègues pour d'autres questions. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Merci, M. le ministre. Donc, M. le député de Beauharnois.

M. Reid : Merci beaucoup. Bonjour à vous, merci d'être là. Comme vous l'avez mentionné, bientôt peut-être, vous allez pouvoir être ici physiquement, mais, ceci dit, la technologie fait son oeuvre actuellement. Donc, merci d'être là.

Moi, je voulais vous entendre sur le feu clignotant, le feu vert pour les dépanneuses. Vous avez quand même fait une recension de ce qui se fait ailleurs, aux États-Unis et au Canada, vous avez parlé de la Saskatchewan, puis où on utilise le jaune et le bleu et non pas le jaune et le vert. Je voulais... ce qui m'interpelle, en fait, c'est au niveau de l'harmonisation. On sait que le feu rouge, bien, c'est pour les pompiers, la police, ainsi de suite. Puis l'implantation du feu vert, qui est une excellente initiative, soit dit en passant, comment est-ce que vous le voyez au Québec? Et comment ça pourrait être... quel travail on va devoir faire pour sensibiliser les conducteurs ici, mais également d'ailleurs?

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, on l'a mentionné, c'est une bonne... c'est une bonne question. Je pense que, d'entrée de jeu, lorsqu'on en a parlé, les collègues, on a conclu que, le fait d'introduire dans la législation une autorisation et non une obligation, on se donne ainsi les moyens de tester et d'introduire graduellement cette mesure-là pour en vérifier les bénéfices et l'efficacité.

Et, dans cette optique-là, pour nous, c'est certain qu'avant de déployer à grande échelle une autorisation comme ça, on va vouloir faire des tests et on va être avec nos collègues à pied d'oeuvre pour mesurer la faisabilité et la facilité. Mais il faudra aussi voir, et c'est ça qu'on recommandait, d'avoir des mesures d'information et d'éducation. Donc, c'est clair, on ne pourrait pas introduire cette possibilité-là. Ça fait que, là, c'est une possibilité. Ça veut dire que c'est clair que, demain matin, ce n'est pas tout le monde qui va l'introduire dans leur comportement d'activité.

Et vous pouvez compter sur une organisation comme CAA-Québec, parce que la sécurité est importante pour nous, pour au moins faire les tests et vérifier, confirmer ce qu'on a vu dans la littérature et, le cas échéant, faire de la sensibilisation. Mais on ne pourra pas être seuls à le faire. Et il faudra pouvoir compter sur de l'éducation, parce que je suis persuadée que cette mesure-là va intéresser pas seulement notre organisation, mais toute autre organisation qui met la vie de leurs employés sur les routes. Parce qu'il y a une différence entre... Nos gens, nous, ils sont en prestation de services, un peu à l'image d'un policier ou d'un intervenant de secours, ils sortent des véhicules, ce n'est pas comme s'ils sont sur la route avec un gros camion, là, ils ont à aller sur le terrain, à prendre soin de nos membres. Nos membres aussi sont sur la route.

Alors, c'est pour ça que... Puis on le sait, sur les abords de routes, il peut y avoir toutes sortes de comportements. La visibilité est extrêmement importante. Donc, visibilité avec des bonnes combinaisons. Il va y avoir quand même une certaine... comme c'est une possibilité, il va y avoir une nouvelle couleur qui s'ajoutera possiblement dans le décor, alors il va falloir faire de l'éducation et de la sensibilisation.

M. Harrison (Marco) : ...très intéressant, c'est que l'introduction du feu vert pour les véhicules de dépannage routier, comme les véhicules de service, va les distinguer auprès de l'ensemble des automobilistes, de l'ensemble des véhicules routiers qui ont un clignotant jaune. Puis ça, c'est très important parce que la caractéristique du véhicule de service, comme Mme Gagnon vient de vous dire, c'est qu'il y a quelqu'un à l'extérieur du véhicule qui effectue les manoeuvres, et donc très vulnérable, surtout lorsqu'on pense qu'il est en bordure d'une route où la limite de vitesse est à 90 kilomètres-heure, ou même sur une autoroute. Donc, ça, c'est vraiment, je pense, le point principal, c'est de pouvoir faire la distinction entre l'ensemble des véhicules routiers et un véhicule de service.

Mme Gagnon (Sophie) : Puis peut-être... On réfléchit à voix haute avec vous, puis, Marco, Isabelle, n'hésitez pas à me corriger si je divague, mais, chose certaine, on va introduire, avec cette possibilité-là, une nouvelle couleur sur la route. Le vert n'est pas présent. Alors, il sera important de... Puis moi, je vous le dis, on n'a pas fait un grand sondage auprès de nos collègues du service d'assistance routière, mais, si on arrive avec une proposition supplémentaire comme ça, sur la sécurité, qui peut être favorable à la sécurité, comme on pense que ça le sera, on va vouloir l'essayer. Donc, il va vraiment falloir qu'on ait du soutien, parce que, si c'est une autorisation, c'est... on va le faire, on va l'essayer.

Et moi, je pense qu'il y a une opportunité pour voir graduellement... comme on dit en bon français, marcher avant de courir, voir comment ça s'imbrique, comment ça s'installe, puis, s'il y a lieu, éventuellement d'en venir avec des bons résultats, d'en venir à une obligation pour systématiser ce recours-là. Parce qu' imaginez une situation où d'aucuns ne l'utilisent pas, la lumière verte. Le message passe dans la population. Et là, bien, il peut y avoir des gens qui se retrouvent sur la route, qui ne pensent pas que... s'il n'y a pas de lumière verte, ils s'imaginent qu'ils peuvent passer à côté d'un véhicule, qu'il n'y a pas de gens à l'extérieur, et là le pire peut arriver. Je ne veux pas prendre les scénarios catastrophes, là, mais il y a quand même ces éléments-là dont il va falloir tenir compte.

M. Reid : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, ça... Ça va? Donc, M. le député de Portneuf, il reste 3 min 30 s.

M. Caron : Merci, Mme la Présidente. Puis en effet... merci pour votre présentation également, mais, en effet, il va y avoir tout un travail de pédagogie à effectuer de part et d'autre, finalement, les usagers et les utilisateurs.

Tout à l'heure, vous parliez d'intensité. Est-ce que vous êtes allés jusqu'à... Parce que je ne le savais pas, c'est vrai que parfois on est aveuglé sur la route par des lumières qui peuvent flasher un peu trop, mais je ne savais pas qu'il y avait des normes dans ce domaine. Est-ce que vous avez des références sur lesquelles vous vous êtes déjà penchés?

Mme Gagnon (Sophie) : On les a cités dans le mémoire. Isabelle?

Mme Godbout (Isabelle) : Bien, en fait, oui, c'est ça, il y a quelques études, là, qui sont citées dans le mémoire, vous pourrez peut-être regarder, là, puis il y a un lien cliquable aussi, là, puis ça, on vous l'a transmis en pièce jointe. Donc, c'est sûr que ça dit que, pour les lumières LED, surtout c'est la nouvelle technologie, là, qui est utilisée, les... on dit souvent : On voit les lumières LED. Ça peut avoir des problématiques au niveau de certaines personnes qui présentent des pathologies en raison de l'intensité, là.

M. Caron : Et le vert, en tout cas dans mon esprit, symbolise plus une couleur de courtoisie. Puis je comprends qu'il peut interpeler de la même manière, mais tout à l'heure on parlait de pédagogie, etc. À l'origine, vous, votre

suggestion, ça n'aurait donc pas été la lumière verte, mais vous avez adhéré à ce principe parce que vous considérez qu'il vaut mieux ça que rien d'autre ou...

• (12 h 40) •

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, dans l'état actuel des choses, c'est ça, on pourrait aller jusque-là, mais j'ajouterais quand même le fait que la lumière verte est un dérivé, est composée de lumière bleue et jaune, et donc, dans sa «chromatie», si on peut dire comme ça, elle a une composante bleue qui a un effet bénéfique pour attirer l'attention, donc... Et il y a des... il y a quelques études, on les a citées, qui semblent indiquer que le vert a cet effet positif de la lumière bleue. Donc, c'est pour ça qu'à prime abord on salue le geste puis l'ouverture à cet égard mais que l'idée de faire des tests aussi et de poursuivre les recherches pour s'inspirer de ce qui... on ne réinventera pas la roue, là, s'il y a de la documentation, mais la documentation actuelle semble nous indiquer que ce serait pertinent et... mais on le verra aussi sur le terrain. Et c'est la composition de la lumière verte... (panne de son) ...du bleu qui a l'effet espéré.

M. Caron : Est-ce que vous avez aussi mesuré sur le terrain l'incidence du coût? Est-ce que certains ont levé un petit drapeau en disant : Combien ça va coûter, qui va payer?

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, écoutez, très souvent...

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite... Mme Gagnon, il vous reste à peine 30 secondes, donc petite réponse.

Mme Gagnon (Sophie) : Oui. Réponse, c'est quand même... Oui, c'est une question pertinente. On n'a pas pu faire d'évaluation. Nos premiers réflexes sont de penser que les technologies sont assez simples à intégrer puis que ça ne représente pas nécessairement des grands coûts, mais on n'a pas fait d'étude, et on va le faire. Et, évidemment, on va s'y attarder parce qu'on souhaite le faire, mais il ne faudrait pas que ça soit prohibitif. Mais nos premiers réflexes sont que ça ne devrait pas être prohibitif comme coûts. À suivre.

M. Caron : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Donc, nous poursuivons les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de Pontiac.

M. Fortin : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme Gagnon, bonjour, M. Harrison, Me Godbout. Merci d'être avec nous. J'ai une question en lien direct avec votre mémoire, là, que vous nous avez déposé. Et là je vais lire, je vais lire une partie de votre mémoire, là : «Le CAA est également en accord avec les sanctions proposées aux contrevenants à cette interdiction, soit la suspension sur le champ de la classe qui fait l'objet d'un apprentissage.» Là, on parle du zéro alcool pour les gens qui apprennent une nouvelle classe, donc, par exemple, la classe moto, là, dont on parlait un peu plus tôt. Est-ce que quelqu'un qui a... qui est en contravention d'une loi en lien avec l'alcool au volant devrait avoir une sanction uniquement sur le champ de la classe dont il est objet ou est-ce qu'il devrait y avoir une sanction sur son permis de classe 5 aussi?

M. Harrison (Marco) : Non, actuellement, ce qu'on pense, c'est que la sanction devrait être sur la portion de la classe visée par l'apprenti conducteur. Ce qu'on dit dans le mémoire, c'est assez simple, c'est que, quand on est en train d'apprendre à conduire un type de véhicule différent de celui qu'on conduit habituellement, ça demande toute notre attention, toute notre concentration puis ça demande aussi de, comment je peux dire... d'avoir les bonnes habitudes puis des saines habitudes tout de suite en partant. Puis, si on est touché par une mesure qui est tolérance zéro puis qu'on n'en prend pas acte ou qu'on ne la respecte pas, on se fait prendre, le fait d'avoir une suspension du permis d'apprenti ou de la classe du permis d'apprenti, on croit, est suffisant. Puis, si j'allais un peu plus loin que ça, puis, je vous dirais, si on retire, par exemple, l'ensemble des classes, on sanctionne ou... d'une façon temporaire, l'ensemble des classes, la personne va être punie, je pense, plus sévèrement qu'elle devrait l'être, parce que son permis de conduire, probablement, peut lui permettre d'aller travailler, etc. Donc, ça serait une sanction peut-être trop importante par rapport à ce qui a été commis.

Le fait de ne pas pouvoir continuer à apprendre à conduire un autre type de véhicule, ça peut avoir des conséquences importantes. La moto, par exemple, c'est un véhicule de loisir. On s'entend que ce n'est pas nécessairement la classe qui aura peut-être le plus d'impact. Mais, quelqu'un qui est en train d'apprendre une classe professionnelle, je vous dirais que, s'il est suspendu puis il ne peut pas continuer à apprendre, ça peut avoir un impact majeur, là. C'est peut-être une personne qui a besoin de ça pour accéder à un nouvel emploi ou changer d'emploi. Ça fait que je pense que de se limiter à la classe qui est apprenti, c'est suffisant.

M. Fortin : O.K. Je vous entends. Je voulais... je voulais, justement, avoir votre point de vue. Parce que, moi, quelqu'un qui fait fi de son obligation en lien avec l'alcool au volant, moi, ça... disons que ça lève un drapeau rouge de façon générale aussi, là. C'est pour ça, je voulais poser la question, mais je vous entends bien sur votre réponse.

Vous avez mentionné... vous avez mentionné la sécurité routière autour des écoles et vous avez fait référence à une étude que vous avez faite l'an dernier, je crois, là, où vous avez constaté un nombre important d'infractions

autour des écoles. Est-ce que c'est possible que vous envoyiez les résultats de cette étude-là à la commission? J'aimerais qu'on puisse se pencher là-dessus, si vous le permettez.

M. Harrison (Marco) : Ce sera avec grand plaisir. C'est une activité d'observation qu'on fait autour des écoles. On l'a répété à maintes reprises puis on pourra vous partager les résultats.

M. Fortin : Dernière chose de ma part, puis vous ne m'aurez peut-être pas vu venir là-dessus, là, je vous entendais parler des différentes conditions qui peuvent rendre la conduite difficile. La noirceur, c'en est un, bien évidemment, la visibilité. Le Sénat américain a voté hier pour éliminer l'heure d'hiver, donc faire en sorte qu'il y ait des heures de clarté, disons, des heures où on est à l'extérieur plus souvent, prolongées. Est-ce que, selon vous, ça pourrait avoir un impact sur notre bilan routier d'annuler l'heure d'hiver?

M. Harrison (Marco) : C'est difficile à dire parce que... Vous savez que, quand on arrive aux deux périodes de l'année où il y a un changement d'heure, c'est aussi une période où il y a une transition au niveau du climat. Puis ça, je vous dirais que les transitions... les périodes de transition au niveau du climat, pour moi, ça va créer beaucoup plus de difficultés ou de dangerosité au niveau de la conduite que la clarté en tant que tel. Les systèmes... On regarde les systèmes sur les voitures maintenant pour l'éclairage, là, puis vous aurez probablement la même réaction que moi, il y a... Des fois, on croise des véhicules sur la route, là, on pense qu'ils sont sur les feux de route, puis ils sont sur les feux de croisement, l'intensité est grande. Et, quand on a des changements au niveau du climat, les périodes de transition d'automne et d'hiver, souvent on va se faire prendre parce qu'il fait beau le jour, puis là ça refroidit rapidement le soir, puis là il y a eu de l'eau, ça a gelé. Les gens ne se méfient pas, il y a de la glace noire. Je vous dirais que ces conditions routières là sont plus propices à des collisions que le fait qu'il fasse clair plus tard dans la journée.

M. Fortin : O.K. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Marquette, une enveloppe de cinq minutes.

M. Ciccone : Merci beaucoup. Bonjour à vous trois. Merci beaucoup d'être là. Moi, je veux faire un peu de pousse sur ce que mon collègue de Pontiac a dit d'entrée de jeu sur les titulaires de permis d'apprenti conducteur. M. Harrison, vous avez dit que d'amener, justement, la sanction sur toutes les classes était trop importante — puis je suis un peu d'accord avec vous, là. Cependant, il faut toujours qu'il y ait l'aspect dissuasif aussi. On a répliqué exactement les mêmes amendes, même suspension de 90 jours. Mais, pour que ce soit juste, pour que ce soit juste, l'aspect dissuasif pour un jeune de 22 ans et moins, 90 jours, entre 300 \$ et 600 \$, une personne qui a 40 ans, qui conduit, qui est responsable... Parce qu'on peut toujours plaider l'immaturation quand t'es un jeune puis tu fais une erreur, mais la personne qui a 40 ans, 45 ans et qui décide de prendre sa classe moto, par exemple, décide de prendre le volant avec... il a pris une bière ou deux, là, il n'est pas au-dessus de la limite du règlement, de la loi, en ce moment, là, est-ce que 300 \$ et 600 \$, c'est assez pour lui, est-ce que c'est juste?

• (12 h 50) •

M. Harrison (Marco) : Bien, moi, je vous dirais que oui, parce qu'il faut... C'est harmonisé avec ce qu'on fait avec les jeunes, tu sais, au niveau des sanctions, là, qui sont en accès graduel au permis. Pourquoi, parce que la personne est plus vieille ou la personne a plus d'expérience, on mettrait une sanction plus importante ou des amendes au niveau du temps de suspension de permis? Est-ce qu'on va vraiment aller... Est-ce que ça va vraiment être dissuasif? Vous comprenez?

Le seul fait de se faire prendre, le seul fait de se faire prendre, déjà là, je vous dirais que ça devrait être dissuasif. Puis là on parle de quelqu'un qui se fait prendre une fois, là. On n'est pas au niveau de tout ce qui est multirécidiviste, là. Parce que ça, multirécidiviste, là, je ne pense pas que ce soit la même approche qu'il fallait avoir avec ces gens-là. Mais, quelqu'un, M., Mme Tout-le-monde qui va se faire prendre une première fois, pourquoi on voudrait le sanctionner beaucoup plus sévèrement parce qu'il a 40 ans, il n'en a... Je ne pense pas que ce soit la bonne avenue. On n'est pas... on n'est pas dans un monde où c'est une façon de faire, maintenant, qui est plus dissuasive qu'une autre. Le seul fait de se faire prendre, qu'il y ait une sanction, qu'il y ait quelque chose de prévu, je pense que, déjà là, c'est un très bon pas dans la bonne direction.

M. Ciccone : Bien, formidable. C'est pour ça que je vous... Oh! Allez-y.

Mme Gagnon (Sophie) : Ce que je voulais dire : Est-ce qu'on pourrait... ce n'est pas... c'est un peu comme les mesures administratives aussi, on en parlait, là, mais le 0,05, est-ce qu'on pourrait le faire lever, là... des gens qui sont de bonne foi, qui veulent respecter la loi, qui conduisent... généralement, ils ne prennent pas de chance, puis ils ne veulent pas en prendre, mais, la fois où ils ont pris la petite chance, s'ils ont un avertissement, par une infraction ou... et là je parle... je suis revenue aux sanctions administratives, c'est un peu le même parallèle qu'on peut faire, là, puis de dire qu'il y a un puissant message qui est envoyé par le fait même, le seul fait de se faire arrêter et de se le faire dire. Et c'est probablement encore plus vrai parce que ça fait des années que tu prends... que tu as ton permis de conduire, puis là tu es en apprentissage. Je pense que le message va passer, en tout cas il faut l'espérer, là, mais...

M. Ciccone : Bien, merci beaucoup de votre éclairage, merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous avons terminé la période d'échange. Donc, Mme Gagnon, Mme Godbout, M. Harrison, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux.
Je suspends la commission... les travaux, en fait, jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 52)

(Reprise à 15 h 03)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

Nous poursuivons les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 22, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : soit Vélo Québec et Piétons Québec.

Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants de Vélo Québec. Je vous rappelle... je vous invite à vous présenter, avant tout, et par la suite je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Et par la suite nous procéderons à la période d'échange entre les différents groupes parlementaires. Donc, je vous cède la parole.

Vélo Québec

M. Rheault (Jean-François) : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre Bonnardel, Mmes, MM. les membres de la commission, représentantes, représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports, bonjour.

Je m'appelle Jean-François Rheault, je suis président-directeur général de Vélo Québec. Aujourd'hui, je suis accompagné de ma collègue Magali Bebronne, qui est directrice des programmes chez nous mais aussi responsable du dossier de la sécurité routière.

Vélo Québec est une organisation à but non lucratif fondée en 1967, dont la mission est de promouvoir l'utilisation du vélo sous toutes ses formes, que ce soit loisir, tourisme ou, bien entendu, en transport. Avant toute chose, nous tenons à vous remercier d'avoir convié Vélo Québec à ces consultations sur le projet de loi n° 21. Notre présence ici témoigne du fait que le transport actif fait désormais partie intégrante de l'écosystème de la mobilité, et nous en sommes très heureux. Il est souhaitable et attendu que cette réalité soit aussi reflétée dans une institution comme la SAAQ.

Nous avons, au Québec, un système d'indemnisation des victimes de la route qui est public et sans égard à la faute. C'est un choix de société dont nous pouvons être très fiers. Aujourd'hui, nous allons vous présenter plusieurs recommandations pour rendre ce système plus équitable et plus inclusif.

Il est souhaitable que ce système contribue pour s'attaquer à nos grands défis de société en matière de réduction des GES et d'atteindre les objectifs que le gouvernement s'est fixés, notamment à travers la Politique de mobilité durable. Nous présenterons aujourd'hui quelques pistes de réflexion pour en faire un outil pour encourager les options de transport qui avantagent l'ensemble de la société.

Je vais céder la parole à ma collègue Magali, qui va présenter quelques recommandations.

Mme Bebronne (Magali) : Merci, Jean-François. Alors, pour commencer, nous voulons saluer la direction prise dans le projet de loi n° 22. M. le ministre, vous l'avez dit... vous avez dit vouloir réparer les erreurs du passé en indemnisant plus généreusement les accidentés de la route de plus de 68 ans, notamment. Alors, après avoir offert aux Québécois deux années de congé de paiement pour leurs permis de conduire, en 2022 et 2023, nous, nous trouvons tout à fait juste que les victimes à risque de précarité soient ainsi mieux indemnisées, et nous trouvons ces orientations tout à fait cohérentes avec la mission de la SAAQ.

Les recommandations que nous vous présentons aujourd'hui, elles sont dans le même esprit parce qu'elles viseraient à mieux protéger un autre pan de la population qui est particulièrement vulnérable sur la route : les piétons et les cyclistes. Pourquoi ces recommandations? Bien, parce qu'aujourd'hui un piéton ou un cycliste qui subit des blessures en se déplaçant n'est indemnisé qu'à une condition, c'est qu'un véhicule moteur soit impliqué dans la collision. Or, en tant qu'organisation qui est en lien avec la communauté cycliste au quotidien, nous sommes à même de témoigner que le régime d'indemnisation actuel échoue à protéger plusieurs cyclistes victimes de collisions parfois graves.

À qui on pense? Bien, on peut premièrement penser à ceux et celles qui doivent se battre pour faire reconnaître l'implication d'un véhicule dans leurs collisions, comme le cas de la cycliste Béatrice Létourneau, qui a été rapporté en octobre dernier par l'émission *La facture*.

On peut également penser aux cyclistes victimes d'emportierage, dont certains ont encore aujourd'hui de la difficulté à faire reconnaître que leur accident en est un au sens de la loi, malgré la jurisprudence qui les rend admissibles. Si le terme «emportierage» vous est inconnu, c'est lorsqu'un automobiliste ouvre sa portière sans regarder et heurte un cycliste ou que le cycliste doit éviter la portière et se fait ensuite percuter par un véhicule qui circule derrière lui.

On peut penser, enfin, aux accidentés lors de collisions entre cyclistes ou de collisions entre un piéton et un cycliste. On soupçonne que ces cas sont rares, mais les médias nous ont rapporté au moins un incident mortel de chacun de ces types au cours des deux dernières années.

Chacune et chacun de ces accidentés de la route, c'est une citoyenne ou un citoyen livré à lui-même, oublié par la SAAQ, dont la mission est pourtant, et je cite, «de protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route».

Force est de constater, malheureusement, que cette mission, elle s'applique de façon plutôt incomplète pour les personnes qui font usage de la route de façon non motorisée.

Alors, notre première recommandation se veut une réponse à cette iniquité. Nous proposons, en effet, d'instaurer un système d'indemnisation universel élargi afin d'inclure l'ensemble des victimes de la route, sans égard au fait qu'un véhicule moteur est impliqué ou non dans la collision. En vertu de ce système, un piéton happé par un cycliste serait compensé pour ses blessures et ses soins tout aussi facilement que s'il avait été heurté par une auto. Un cycliste qui serait heurté par un autre cycliste pourrait compter sur la même protection qu'un conducteur ayant perdu le contrôle de son véhicule. Une cycliste dont le rapport d'accident n'établit pas hors de tout doute qu'une auto a été impliquée dans sa chute ne serait pas désavantagée par rapport à un conducteur qui se blesse en déneigeant son auto. Et cet exemple, il peut vous paraître farfelu, mais il montre bien à quel point le système peut être généreux pour les personnes qui font usage de leurs autos et peut se faire restrictif pour les autres.

Alors, les cas que je vous ai cités ici, ils ne sont peut-être pas fréquents, et les sommes en jeu seront négligeables à l'échelle de notre société et les sommes capitalisées par la Société de l'assurance automobile, mais, à l'échelle individuelle, elles permettront à chaque personne accidentée d'échapper à la précarité et de s'offrir tous les soins nécessaires à sa guérison. Alors, la voilà, notre première proposition.

Notre seconde proposition vient peut-être en réponse à une question que vous vous posez à ce stade de notre présentation, à savoir : Combien ça coûterait d'opter pour un système d'indemnisation universel? Combien y a-t-il vraiment de collisions qui n'impliquent pas de véhicule moteur? Et malheureusement c'est quelque chose qui est difficile à déterminer avec les données que nous avons aujourd'hui. Toutes ces collisions qui n'impliquent pas de véhicule, eh bien, elles ne font pas nécessairement l'objet de rapports policiers. Même les emportières, dont je vous parlais tantôt, leur nombre est largement sous-estimé. Y a-t-il un angle mort à l'amélioration de notre bilan routier maintenant que les modes actifs deviennent de plus en plus populaires?

• (15 h 10) •

Il y a d'autres questions auxquelles on peine à répondre aujourd'hui dans le contexte québécois. Par exemple, pourquoi les usagers vulnérables représentent maintenant plus de 20 % des décès sur la route, alors que c'était plutôt 15 % une décennie plus tôt? Certains véhicules sont-ils plus dangereux en particulier pour les usagers vulnérables? Les recherches à l'étranger nous indiquent que oui. On sait que les camions légers, les véhicules utilitaires sport sont plus dangereux, plus mortels. Certaines études ont établi, par exemple, que les camions légers sont deux à trois fois plus susceptibles de tuer un piéton en cas de collision ou qu'une hausse de 1 000 livres du poids d'un véhicule diminue de 40 % les chances de survie dans une collision. Nous présentons dans notre mémoire comment les angles morts augmentent sur ces véhicules, comment leur poids accru fait bien plus de dommages en cas de collision, mais aussi comment leur géométrie surélevée fait en sorte que les piétons sont frappés au niveau des organes vitaux et de la tête plutôt qu'aux jambes.

Tous ces phénomènes, ils sont largement documentés mais pas au Québec, et ça, ça nous handicape dans l'élaboration de stratégies de sécurité routière, parce qu'il nous manque toute une partie du portrait. Et on le sait bien, ce qu'on ne mesure pas, eh bien, on n'agit pas dessus non plus.

C'est pourquoi notre deuxième recommandation, elle porte sur la collecte de données. On doit commencer à collecter les collisions sans véhicule moteur pour mesurer l'ampleur du phénomène. On doit se doter de meilleures pratiques pour recueillir ces informations et se donner les moyens de mesurer correctement tous les déterminants de la sécurité routière. Alors, ça passera sans doute par de meilleurs outils, comme les rapports de police électroniques, mais aussi par davantage de formation et de sensibilisation des corps policiers quant à l'importance de ces informations. Et ça passera aussi par un meilleur partage des données non... non nominatives, pardon, aux gestionnaires des réseaux routiers, comme les villes. Ces informations seront précieuses, et nous sommes convaincus qu'elles pourraient informer les choix que fera la SAAQ, tant dans ses stratégies de sensibilisation que dans la structure des contributions d'assurance qu'elle collecte auprès des Québécois.

Dans notre mémoire, nous vous soumettons aussi l'idée d'appliquer à la gestion du risque certains principes d'écofiscalité. L'écofiscalité, vous le savez, c'est l'idée d'utiliser des outils économiques, dont la gratuité, les subventions ou, au contraire, les tarifs, les taxes, pour encourager les comportements souhaités et décourager les comportements moins désirables. Quand on sait que chaque kilomètre à vélo, ça économise 0,25 \$ à la société, alors que chaque kilomètre parcouru en auto, ça lui en coûte 0,15 \$, bien, on comprend bien l'importance d'encourager les modes actifs collectivement. Et, à l'inverse, je vous parlais tantôt du risque accru que représentent les camions légers et les VUS pour les autres usagers de la route, bien, un bon système d'assurance ferait non seulement payer plus cher aux véhicules porteurs du plus grand risque, il tenterait aussi d'influencer les comportements pour réduire ce risque à la source. C'est un exemple de décision qu'on pourrait prendre quand on aura dressé un meilleur portrait des facteurs de risque.

Parmi les recommandations contenues dans notre mémoire, vous trouverez également des suggestions pour régler certaines iniquités qui persistent aussi dans l'indemnisation des dommages matériels. On est bien conscients que ce domaine ne relève pas de la SAAQ, mais on voulait quand même le porter à votre attention, parce qu'il en résulte un déséquilibre dans le rapport de force qui oppose des simples citoyens à des compagnies d'assurance.

Et puis, enfin, nous nous sommes permis de vous rappeler plusieurs demandes que nous avons déjà soumises en 2018 à cette commission, lors de l'étude du projet de loi n° 165, et qui visent vraiment à poursuivre la modernisation du Code de la sécurité routière pour mieux l'adapter à la réalité changeante de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.

Donc, en conclusion, ce qu'on vous propose aujourd'hui comme vision, c'est celle d'un système véritablement public et pleinement universel, un système fidèle à l'esprit qui lui a donné le jour, mais réinterprété à la lumière d'une réalité contemporaine où la marche, le vélo et l'ensemble des modes actifs sont non seulement adoptés par une partie

grandissante de la population, mais aussi activement encouragés par le gouvernement, un système, enfin, cohérent avec la volonté affirmée en 2018, avec l'introduction d'un principe de prudence dans le Code de la sécurité routière, de mieux protéger les usagers les plus vulnérables. Voilà, en somme, nos propositions. Merci de votre attention.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, donc, pour votre exposé. Donc, nous allons débiter la période d'échange. M. le ministre, je vous cède la parole.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bienvenue, très heureux de vous voir ici cet après-midi. Premier point que je voudrais discuter avec vous, c'est votre proposition 1, élargir l'indemnisation, là, qui est offerte par la SAAQ, vous dites, afin de couvrir l'ensemble des victimes de la route, même lorsqu'aucun véhicule moteur n'est impliqué dans la collision.

Vous êtes bien au fait que l'emportierage, si, oui, il y a un impact avec un véhicule, la société va indemniser. Vous êtes bien au fait que, si on circule à vélo, l'auto ne respecte pas le un mètre ou le 1,5 mètre sur une route de 70-90, on perd l'équilibre et on s'en va dans le fossé, ou autres, il y a une indemnité. Vous êtes bien au fait que la SAAQ paie, hors de tout doute, à 50 plus un... dès qu'il y a un doute, pardon, à 50 plus un, la société va payer.

Là, vous voulez élargir plus largement, si je peux le dire ainsi, ces indemnités. Et, selon vous, c'est l'automobiliste qui devrait payer pour ces personnes, là, qui subissent un accident. Comment vous voyez ce financement, là, dans votre approche?

Mme Bebronne (Magali) : ...

M. Bonnardel : On ne vous entend pas.

Mme Bebronne (Magali) : Désolée. Écoutez, c'est une excellente question, et, bien entendu, on s'attendait à ce que vous nous la posiez. D'abord, une des choses qu'il faut établir, nous, ce qu'on sait, c'est que neuf cyclistes sur 10 sont déjà détenteurs d'un permis de conduire. Alors, ça, ce que ça nous dit, c'est que ce sont des personnes qui contribuent déjà au régime d'indemnisation de la SAAQ, mais, chaque fois qu'ils prennent la décision de laisser leur auto et de prendre plutôt le vélo, bien, ils constituent un risque moindre pour le reste des usagers de la route, mais eux, ils encourent personnellement un plus grand risque. Alors, déjà, pour nous, c'est de dire que la grande majorité des cyclistes sont déjà des contributeurs.

Ensuite, bien, on a un fonds d'indemnisation de la SAAQ qui est largement capitalisé et qui se trouve dans une situation financière qui permet de faire des améliorations de ce type. Quand on prend en compte la mission de la SAAQ, qui est de protéger les usagers contre l'utilisation de la route, ce n'est pas nécessairement juste l'utilisation motorisée de la route.

Puis enfin ce qu'on vous disait avec tout le principe d'écofiscalité, c'est que, collectivement, en tant que société, on gagne à avoir plus de personnes qui marchent et qui font du vélo, qui laissent leurs autos dans leurs garages. Alors, de la même façon qu'on est capable d'offrir certains incitatifs... par exemple, avec l'électrification des flottes de véhicules, on offre des subventions assez généreuses parce qu'on estime que ça va dans le bon sens et que, collectivement, on a à gagner là-dedans, bien, c'est exactement dans cette lignée-là qu'on vous propose, pour faire ces économies-là que permettent les modes actifs, collectivement, en termes d'externalités, que ce soit sur la santé, la réduction de la congestion, des gaz à effet de serre, eh bien, oui, de faire en sorte que tous ces usagers qui nous aident à aller dans la bonne direction soient couverts sans contribution supplémentaire.

M. Bonnardel : Donc, pour vous, dès qu'un cycliste chute et qu'il n'y a pas d'impact avec une voiture, ce cycliste devrait être indemnisé. Ce que ça veut dire, grosso modo, c'est quand même une augmentation du droit d'assurance de l'automobiliste. Si on a besoin d'aller chercher un financement additionnel, et vous avez raison, la capitalisation du fonds était très bonne, c'est pour ça qu'on a remis une portion de 1 milliard, là, sur deux ans, sur le permis, puis un autre milliard pour, comme vous le savez... dans ce projet de loi. Mais mon raisonnement... votre raisonnement, j'imagine, doit être le même que moi, là, à quelque part c'est les automobilistes qui vont payer un droit d'assurance plus cher.

Puis, pour vous, n'importe qui qui est sur un vélo... Est-ce que n'importe qui qui est sur une trottinette, n'importe qui qui est sur un véhicule... un vélo à assistance électrique, vous voyez ça dans son ensemble comme ça, là, tous ceux qui circulent et qui avancent à une vitesse x, autres qu'une voiture, devraient être indemnisés?

Mme Bebronne (Magali) : Les personnes qui font usage du chemin public pour se déplacer, oui, devraient tous bénéficier de cette espèce de paix d'esprit de dire que, quand ils se déplacent, s'ils subissent des dommages corporels, eh bien, ils vont être compensés pour tous ces impacts-là dans leur vie, effectivement. On a 5,5 millions de détenteurs de permis de conduire. La plupart sont parfois automobilistes, parfois cyclistes, parfois piétons. On est tous piétons, d'ailleurs, à un moment donné. Donc, on viendrait aussi couvrir un certain nombre de gens qui contribuent actuellement, mais, parce qu'ils se font blesser dans d'autres circonstances qu'en opérant leurs véhicules, ils ne sont pas couverts, ça inclut les automobilistes actuellement.

M. Bonnardel : Donc, un jeune de 14 ans sur un skateboard, qui ne porte pas son casque, qui tombe puis qui a une blessure au cerveau, vous l'incluez là-dedans.

Mme Bebronne (Magali) : On est prêts à discuter des limites à poser et puis de qu'est-ce qu'on considérerait comme un accident au sens de la Loi sur l'assurance automobile. Tout ça, on est bien conscients de la complexité et puis de la difficulté à placer le curseur pour que ça reste cohérent. On n'est pas en train de vous dire, par exemple, qu'il faut indemniser des personnes qui sont en train de faire du vélo de montagne. Là n'est pas du tout notre propos. Mais, effectivement, c'est excessivement restrictif aujourd'hui, et on a tout un pan de notre population qui est un peu laissée pour compte dans cette couverture et ce filet social qui est offert aux autres usagers.

M. Bonnardel : Est-ce que vous avez pensé, depuis qu'on a introduit, là, le 1,5 mètre et le un mètre, là, pour les véhicules routiers... est-ce que vous avez d'autres mesures en tête, en termes de sécurité immédiate, qu'on pourrait appliquer dans la loi ou dans une future loi pour être capable d'améliorer le bilan, qui est quand même stable, dans une certaine mesure? Mais, bon, j'ai toujours ce rêve d'une vision zéro, là, en termes d'accident, je pense que vous pensez comme moi là-dessus, là, étant un amateur de vélo quand même, là. Est-ce que, là, présentement, là, vous avez des choses, en termes de sécurité, en termes de mesures immédiates qu'on pourrait mettre en place, que vous souhaiteriez qu'on mette en place?

• (15 h 20) •

Mme Bebronne (Magali) : Bien, écoutez, dans notre mémoire, vous trouverez un certain nombre de recommandations qu'on avait faites en 2018 et qui n'avaient pas été menées à terme ou qui n'avaient pas pu être intégrées dans le projet de loi n° 165. Donc, on comprend là-dedans, par exemple, comment définir... Je vais vous donner un exemple de choses, de phénomènes ou de choix qu'on s'explique mal. Par exemple, on a introduit, en 2018, le principe de vélorues sur lesquelles les vélos sont non pas prioritaires, mais majoritaires ou favorisés. Eh bien, on est venus dire, par exemple, que, sur une vélorue, cette espèce de distance dont vous parliez, donc la distance d'un mètre minimal quand on dépasse un cycliste, eh bien, le conducteur est exempté de la respecter. Alors, ça, par exemple, c'est quelque chose qu'on s'explique mal, pourquoi, sur une rue à 30 kilomètres-heure, le conducteur est tenu de respecter la distance d'un mètre et puis, sur une vélorue à 30 kilomètres-heure, il n'est plus tenu de la respecter. Donc, il y a certaines incohérences comme ça, et vous pourrez les trouver dans notre mémoire, où il y a des petites corrections qui peuvent être faites assez rapidement.

Après, je vous dirais, ce qui nous préoccupe beaucoup en termes de sécurité de la part des cyclistes, c'est bien sûr le fait qu'un décès sur trois causés chez les cyclistes, eh bien, ça implique un camion lourd. Alors, de travailler sur la géométrie, la vision directe, les angles morts des véhicules lourds, nous, ça nous apparaît un élément de sécurité absolument fondamental. On est très contents qu'il y ait un travail qui s'entame avec un bureau de... le Bureau de normalisation du Québec pour travailler sur ces aspects-là.

On est préoccupés également par la taille croissante des véhicules. On vous l'a dit, c'est quelque chose qui est porteur de moins de sécurité pour les usagers vulnérables. Alors, ça, ça pourrait faire partie également des améliorations.

M. Bonnardel : Donc, je reviens sur un point... Allez-y, monsieur.

M. Rheault (Jean-François) : Oui, pardon. Je reviendrais seulement sur l'encadrement des vélos à assistance électrique. Depuis le transfert de la responsabilité du fédéral vers le provincial, en fait, là, le dossier n'a pas encore abouti, nous, on voit qu'avec la croissance, là, des vélos électriques ça va éventuellement amener des problèmes. Donc, on vous invite, là, à... On sait que le travail est déjà bien entamé, mais on vous invite à avancer là-dessus.

Puis je reviendrais peut-être juste en arrière, sur les cyclistes versus les automobilistes. En fait, on a tendance à vouloir les classer comme étant des groupes séparés, mais, au Québec, il y a 4,5 millions de cyclistes, on a 5,5 millions de permis de conduire, c'est souvent les mêmes personnes, en fait. Donc, il ne faut pas... il faut garder ça en tête, là. On disait que neuf cyclistes sur 10 possèdent un permis de conduire. Donc, c'est souvent les mêmes personnes, je voulais seulement ajouter cet élément-là.

M. Bonnardel : Vous voulez prioriser vélorue, là... Juste une petite question. La plupart du temps, là, il y a un muret de ciment qui protège la piste cyclable, si on est dans un environnement urbain, sinon il peut y avoir des bollards. Donc, vous, vous parlez d'un concept de vélorue où il n'y a absolument rien, là, puis que l'automobiliste, là, est séparé par une ligne jaune, je vais le dire, peut-être un peu plus large, là, versus la piste cyclable à côté. C'est ça qui vous interpelle?

Mme Bebronne (Magali) : En fait, la vélorue, le principe, c'est une rue qui n'a pas d'aménagement physique séparé mais sur laquelle les vélos sont autorisés exceptionnellement à rouler deux de front, s'ils le souhaitent, et peuvent utiliser toute la largeur de la rue. C'est ça, le... c'est un nouveau concept qui a été introduit en 2018 dans le Code de la sécurité routière. Et donc les automobilistes et les cyclistes se partagent cet espace-là, mais, par exemple, on est venu retirer cette exigence de conserver une distance de dépassement.

M. Bonnardel : Bien reçu. Mme la Présidente, je vais passer la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, M. le député de Portneuf, il reste une enveloppe de sept minutes.

M. Caron : Parfait. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous. Merci d'aussi bien représenter nos usagers du vélo, là, vous êtes importants dans notre société. J'avais... Et puis c'est un petit peu aussi en lien avec ce que le

ministre vous posait comme question tout à l'heure, concernant la responsabilité en termes d'assurance. Vous faites une recommandation qui dit que «le conducteur serait présumé responsable par défaut lors d'une collision avec un piéton ou un cycliste, et son assurance automobile serait seule à assumer tous les dommages matériels encourus».

Je suis sûr que ça vous exaspère autant que moi de voir un automobiliste qui franchit un stop sans s'arrêter. Et vous êtes autant agacé que moi lorsque vous voyez un cycliste le faire parce que vous considérez que c'est absolument irresponsable. Est-ce que vous ne pensez pas que de faire cette recommandation, c'est un petit peu tirer fort sur l'élastique, c'est-à-dire que, là, finalement, ça devient l'automobiliste qui devient responsable de tout malgré le fait qu'on pourrait se retrouver face à des cyclistes qui ont des comportements irresponsables? Puis entendons-nous bien, là, je suis bien conscient... et je le vois au quotidien, notamment durant l'été, les cyclistes se comportent de manière exemplaire. Mais vous voyez où... C'est pour ça que j'ai de la misère avec cette recommandation, et j'aimerais que vous puissiez élaborer un petit peu, s'il vous plaît.

Mme Bebronne (Magali) : Bien sûr, et merci pour cette question parce que ça nous donne l'opportunité de mieux expliquer une des propositions qu'on a moins mise de l'avant, par manque de temps, dans notre présentation initiale.

Donc, juste pour le bénéfice de tous, il faut bien comprendre que, cette proposition-là, on la fait uniquement sur la question des dommages matériels. Parce que qu'est-ce qui se passe aujourd'hui, c'est qu'on a des rapports de police qui, malheureusement, sont parfois incomplets, erronés. Et on sait que, dans un cas de collision avec un usager vulnérable, c'est cet usager vulnérable qui est le plus à risque d'être confus, d'avoir des traumatismes crâniens, d'avoir une difficulté à se... se remémorer, pardon, les événements.

Et ensuite on se retrouve dans une situation où des cyclistes, même lorsqu'ils ne sont pas responsables d'une collision, ont beaucoup de difficultés à se faire reconnaître les dommages matériels sur leurs propres vélos, quand ce n'est pas, et je pousse le bouchon plus loin, qu'ils se font poursuivre par l'assurance automobile du conducteur pour les dommages encourus sur le véhicule. C'est un petit peu ajouter l'injure à l'insulte.

Et donc le système qu'on propose pour ça, c'est inspiré de la responsabilité stricte, «strict liability», et nous ne serions pas les premiers à le faire. Énormément de pays européens, on le cite dans notre mémoire, d'ailleurs, les Pays-Bas, la France avec la loi Badinter notamment, mais également des États américains, que ce soit New York ou 11 autres États américains, ont décidé que, dans le cas d'une collision avec un usager vulnérable, le conducteur est réputé responsable jusqu'à preuve du contraire. Pourquoi? Parce qu'on vient reconnaître, d'une part, un déséquilibre physique dans le choc et puis le fait qu'il y en a un qui encourt des dommages qui, généralement, vont être beaucoup plus sérieux que l'autre, mais également le déséquilibre dans le rapport de pouvoir entre un usager qui est seul à se représenter parce qu'il n'est pas tenu d'avoir une assurance, tant mieux pour lui, s'il a une assurance habitation, ça va l'aider, mais ce n'est pas obligatoire, et un automobiliste qui est représenté par une compagnie d'assurance qui a tous les moyens, qui a un professionnel et qui peut aller poursuivre un individu qui va avoir beaucoup de mal à se défendre dans cette situation-là.

Alors, on peut mettre des balises, on peut établir un certain montant, comme l'a fait l'État de New York, mais c'est un choix de société de dire : On a des usagers plus vulnérables qui sont désavantagés tant physiquement que dans leur utilisation du système politico-judiciaire et donc on vient leur assurer cette tranquillité d'esprit là. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

M. Caron : Oui. Puis j'avais... Puis excusez de ne pas le savoir, mais tout à l'heure vous avez abordé la question des données, et ça semblait, en effet, de la manière dont vous l'avez présenté, très nébuleux, en tout cas, qu'aucune donnée n'était conciliée quelque part ou, en tout cas, répertoriée. Est-ce que vous pourriez, parce que je vous avoue que je ne connais pas du tout ce domaine-là, élaborer un petit peu? Qu'est-ce qui est pris... Quelles sont les données qui sont relevées et quelles sont les données qui ne sont pas relevées?

Mme Bebronne (Magali) : Alors, je vous dirais, il y a les données qui peuvent être entrées dans un rapport d'accident et celles qui ne le sont pas. Donc... et, même pour les données qui sont dans le rapport d'accident, on est encore très tributaire d'à quel point les policiers sont consciencieux quand ils renseignent ce rapport-là. Je vous donne un exemple : le modèle de voiture impliqué dans la collision. Le champ, il est présent dans le rapport d'accident, mais malheureusement il est trop souvent laissé vide. Alors, si, en tant que Société d'assurance automobile du Québec, vous vous posez la question : Est-ce que certains véhicules sont plus dangereux que d'autres?, il vous manque énormément de données sur ces collisions-là. Alors là, on a un problème, parce qu'on a un facteur de risque qu'on sait, et je vous en parlais dans cette présentation, à quel point c'est documenté que les plus gros véhicules posent un risque supplémentaire, eh bien, on n'est pas capable de faire cette analyse au niveau québécois parce qu'il nous manque ces données-là.

Je vous parlais de l'emportierage également. Bien, le Service de police de la ville de Montréal a fait en sorte d'avoir un code spécifique pour pouvoir extraire et vraiment quantifier ce phénomène-là, mais ils sont les seuls à le faire. Alors, ça veut dire que c'est un phénomène qui est complètement sous-évalué actuellement.

Alors, c'est ce genre d'exemples là. C'est très complexe, la question des données, mais tous les spécialistes en sécurité routière, que je pense, par exemple, à toute l'équipe qui se préoccupe de la stratégie de sécurité routière Vision Zéro, de la ville de Montréal, aujourd'hui, ont de la difficulté à tirer des conclusions et prendre les bonnes décisions parce qu'il leur manque tout un pan de cette information.

M. Caron : Ça veut dire que, globalement, lorsqu'il y a un incident ou un accident avec un cycliste, c'est rapporté comme un accident sans plus de détails, c'est ça, sauf par certains corps de police?

Mme Bebronne (Magali) : C'est que, souvent, les policiers ne vont même pas remplir de rapport d'accident, ils vont juger que ce n'est pas nécessaire. On a des cas de cyclistes qui se sont adressés à nous pour dire : J'ai été victime d'un emportierage, et le policier n'a pas voulu remplir de rapport d'accident parce qu'il m'a dit que... et on sait que c'est erroné, là, comme M. le ministre le disait, parce que je me suis fait dire que cet accident-là n'en était pas un au sens de la loi automobile, alors pourquoi remplir un rapport d'accident? Et on se retrouve avec des victimes qui sont, en plus, démunies quand vient le temps de faire leurs représentations, de faire ouvrir un dossier à la société. Alors, il y a, d'une part, beaucoup plus d'incidents et d'occasions où on devrait remplir un rapport d'accident, puis, là où on les remplit déjà, il faudrait les remplir beaucoup plus consciencieusement.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc...

M. Caron : Merci. Est-ce que c'est tout le temps qui restait?

La Présidente (Mme Grondin) : Oui, c'est tout le temps...

M. Caron : Merci beaucoup.

Mme Bebronne (Magali) : Merci à vous.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de Pontiac.

• (15 h 30) •

M. Fortin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Merci d'être parmi nous puis de vous livrer à l'exercice de nous offrir votre perspective aujourd'hui. D'abord, je veux parler de votre proposition, je veux dire, première, sinon principale par rapport à l'indemnisation des dommages corporels. On a passé une bonne partie de la commission, jusqu'à maintenant, à parler des différents régimes d'indemnisation. Et l'exemple que j'ai utilisé plus tôt en commission, c'est quelqu'un qui se fait frapper par une voiture à l'extérieur de la... une voiture en fonction, disons, à l'extérieur, ici, là, sur la rue des Parlementaires, serait, si tout est bien documenté, comme vous le dites, éligible pour recevoir l'indemnisation de la SAAQ, qui est une des meilleures indemnités qu'il y a au Québec. Quelqu'un qui se promène sur la rue des Parlementaires et qui est victime d'acte criminel aurait une indemnisation de trois ans. Quelqu'un qui déneige la rue des Parlementaires et qui se blesse dans l'exercice de ses fonctions aurait une autre indemnisation, qui, elle, stopperait à 65 ans. Là, vous nous amenez le cas de quelqu'un qui, par exemple, serait à vélo sur la rue des Parlementaires, frapperait un nid de poule et n'aurait aucune indemnisation.

L'argument qui a été fait au ministre au cours de... et au gouvernement, de façon générale, au cours de la commission, c'était de dire : Bien, est-ce qu'on peut se pencher sur l'ensemble des régimes d'indemnisation puis avoir quelque chose qui est beaucoup plus équilibré que ce qui est le cas en ce moment?

Là, vous donnez une occasion au ministre, de par un amendement qui permettrait que des gens qui sont victimes d'un accident à vélo, une chute à vélo ou une collision qui n'est pas avec un véhicule en fonction... d'obtenir le même niveau d'indemnisation que quelqu'un qui se ferait frapper par une voiture qui roule. Ça m'apparaît logique dans l'optique où, justement, tout le monde demande au gouvernement, si vous avez une indemnisation pour les gens qui sont accidentés de la route : Élevez le niveau des indemnités pour tout le monde, pour qu'on puisse avoir une certaine logique. Vous nous proposez une manière de faire. Je vous le dis tout de suite, moi, je suis... comme vous dites, il y a peut-être des modalités à discuter, des façons de regarder ce qui est possible, mais, de façon générale, ça fait beaucoup de sens, et vous venez réparer une des choses que le ministre trouve difficile à faire dans l'ensemble des différents régimes. Il a l'opportunité de le faire pour un groupe de personnes. Moi, ça m'apparaît logique.

Je veux comprendre, cependant, quand vous dites : En ce moment, la situation actuelle, c'est que les cyclistes ont de la difficulté à faire la preuve qu'ils ont, par exemple, été en collision avec un véhicule en service. Pourquoi c'est difficile de faire cette preuve-là? Dans quel contexte est-ce que ça peut être difficile? Et, même la question que vous apportez sur l'emportierage, là, que les policiers ne déclarent pas correctement, j'aimerais comprendre comment ça se produit. Moi, j'ai l'impression que, si je me promène en vélo et que je me fais frapper par un véhicule, je vais être capable de le déclarer, je vais le savoir, la personne qui m'a frappé va le savoir, le témoin va le savoir. Mais c'est quoi, le contexte que vous tentez d'expliquer ici?

Mme Bebronne (Magali) : Bien, je peux vous citer le cas de Béatrice Létourneau, dont le cas a fait l'objet de l'émission *La facture*. Béatrice Létourneau est en train de rouler en rase campagne sans aucun témoin. Elle se fait, selon son propre récit et selon ses propres mémoires, frôler de très près par un véhicule et est projetée au sol. Grosse chute, dommages considérables, toute sa dentition est à refaire, des frais très, très importants. On sait qu'un automobiliste qui est passé quelques minutes après l'accident a croisé un automobiliste à sens inverse qui semblait avoir une conduite un petit peu erratique, etc. Mme Létourneau est prise en charge, son... Elle a même le temps de texter une amie pour dire : J'ai été... j'ai eu un accident à cause d'une auto. Et puis là elle tombe dans ses traitements, sa mémoire des événements est affectée, elle a plus de difficultés à se rappeler avec exactitude ce qui s'est produit. Quand je vous dis, hein, les traumatismes crâniens, la confusion, l'état de choc que vivent ces victimes-là, bien, c'est quelque chose. Il faut vraiment le prendre en compte dans la capacité à établir la preuve sur le fait.

Le rapport de police n'a jamais pris soin de poser des questions aux témoins qui avaient vu... qui avaient vu un conducteur dans les parages immédiats de la collision. Et c'est comme si... à certains égards, le pendant du système

sans égard à la faute, c'est que, parfois, on a moins de détails dans les rapports de police, parce que c'est comme si, ah! bien, tout le monde va être indemnisé de toute façon, sauf dans ces cas-là. Alors, on a un rapport de police qui est erroné, qui mentionne qu'il n'y a eu aucun véhicule d'impliqué, et une victime qui se démène pour essayer de prouver que, oui, il y a bien eu un véhicule d'impliqué. Alors, soit on essaie de résoudre tout ce problème de culture là du système policier, soit on change carrément de paradigme, mais on dit : Bien, ça ne va plus être le critère pour accorder une indemnisation, on va simplement l'accorder à l'ensemble des usagers de la route, qui font usage de la route pour se déplacer.

M. Fortin : Moi, je vous avoue que l'argument que vous avez utilisé, parce que... que vous avez utilisé d'entrée de jeu, en disant : Bien, neuf cyclistes... ou neuf cyclistes sur 10 sont également automobilistes, bien, moi, ça me rejoint. Puis je regarde les gens autour de la table, là, je sais qu'il y a beaucoup de gens qui sont cyclistes et automobilistes. Puis honnêtement, comme quelqu'un qui paie ses frais à la Société d'assurance automobile à toutes les années, bien, j'aimerais ça savoir que, si quelque chose m'arrive à vélo, bien, je vais avoir une certaine protection aussi. Donc, à ce niveau-là, là, je pense que c'est... C'est vrai qu'on se dit toujours : Bien, le fonds d'indemnisation des victimes de la SAAQ est payé par les automobilistes, sauf que, dans ce cas-ci, c'est en très, très grande partie les mêmes gens. Donc, bien honnêtement, là, vous m'avez déjà convaincu, si on ne l'était pas d'entrée... d'entrée de jeu.

Le seul autre élément que j'aimerais voir avec vous, là, c'est votre proposition n° 8 : «Revoir la définition des vélos à assistance électrique pour en exclure les engins représentant le plus grand risque.» J'essaie de comprendre le problème pour lequel vous présentez une solution.

Mme Bebronne (Magali) : Le problème qu'on a, c'est qu'il y a des fabricants, aujourd'hui, qui jouent avec la définition de ce qu'est un vélo électrique. Et, à toutes fins utiles, on a des scooters électriques, voire des motos électriques qui correspondent, actuellement, aux normes d'un vélo à assistance électrique. Et ça, ça fait en sorte qu'ils sont autorisés, notamment, à partager les voies cyclables avec de vrais vélos ou des vélos traditionnels. Or, ces véhicules-là, ils peuvent aller jusqu'à 32 kilomètres-heure quand ils ne sont pas débridés. Ils ont une masse qui est beaucoup plus importante et ils permettent, la plupart du temps, aussi de transporter un second passager. Donc, on vient d'augmenter encore la masse. Et, vous le savez peut-être, l'énergie cinétique, bien, c'est fonction de la masse et de la vitesse au carré. Donc, chaque fois qu'on augmente la masse ou la vitesse, bien, ça va faire encore plus mal en cas de collision.

Alors, nous, ça nous préoccupe beaucoup, nos gestionnaires de la route verte, on l'entend de partout, les villes et les gestionnaires de réseaux cyclables ont du mal à faire sortir ces engins-là des voies cyclables. Et donc on est en train d'augmenter le risque pour les cyclistes, et c'est ça qui nous préoccupe.

M. Fortin : O.K. Je vous entends bien. Merci. Bien, allez-y. Excusez-moi, je ne vous avais pas...

M. Rheault (Jean-François) : Je veux seulement... pardon, je veux seulement ajouter que les employés... les gens du ministère des Transports ont créé un groupe de travail pour réfléchir à ces problèmes-là. Le travail avance bien, les choses avancent bien. Il faut juste mettre le coup d'accélérateur, ou le coup de pédale peut-être, là, pour amener ça au bout, là. Voilà. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Marquette.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Moi aussi, j'avais... j'étais interpellé avec le fardeau de preuve, mais vous êtes tellement une bonne vulgarisatrice que tout est expliqué. C'est tellement clair.

Je vais sauter à mon point suivant puis des éléments, je pense, qui sont faciles à régler. Il y a des suggestions, vous parlez notamment du virage à droite au feu rouge, là, pour les cyclistes, là. J'imagine que c'est un endroit où il y a énormément de collisions. Et vous seriez en faveur, quoi, que les cyclistes puissent avoir un temps avant, justement, que la lumière tombe au vert pour les automobilistes? Un peu comme les... le transport en commun, par exemple, à certains endroits, on leur donne quelques secondes pour, justement, avancer. Vous croyez que ce serait préférable de faire ça?

Mme Bebronne (Magali) : Écoutez, il y a un gain qu'on a déjà fait, lors du projet de loi n° 165, c'est l'autorisation pour les cyclistes d'utiliser le feu piéton. Alors, ça, ça permet effectivement de profiter de cette phase «avancer» pour quitter l'intersection, et donc ne pas se retrouver typiquement dans l'angle mort d'un véhicule. Alors, ça, c'est déjà un gain qu'on a fait, mais, même quand il n'y a pas de feu piéton, parce que, malheureusement, toutes les intersections ne sont pas dotées de feu piéton, ce qu'on souhaiterait, c'est que les cyclistes puissent faire des virages à droite. C'est quelque chose qui a été généralisé à Paris, qui est généralisé en Belgique et qui a prouvé ne pas faire de... ne pas constituer de problème de sécurité. Au contraire, ça permet à ces usagers-là de quitter l'intersection avant les véhicules plus lourds, et donc d'éviter ces problèmes où les angles morts causent des collisions.

M. Ciccone : Et il ne reste plus beaucoup de temps, juste nous interpellé sur «ajuster la contribution d'assurance en fonction de la dangerosité des véhicules». J'imagine que vous parlez des camions, des poids lourds. Vous voulez augmenter leur prix en assurance, c'est ce que vous suggérez?

Mme Bebronne (Magali) : Oui, on parle ici des camions légers en particulier, dont on sait qu'ils sont plus risqués, et qui représentent un plus grand risque, notamment pour les usagers vulnérables. On sait qu'il existe, actuellement,

un surplus ou une surprime pour les véhicules à grosse cylindrée. Donc, on a déjà cette forme de logique là à la SAAQ, mais malheureusement, même un F-150 avec une motorisation 3,5 litres, eh bien, ce n'est pas applicable à la surprime sur les grosses cylindrées. Alors, si on se dit qu'on a un pouvoir, avec notre pouvoir de tarification, d'encourager le choix de certains véhicules, qui non seulement sont peut-être meilleurs pour l'environnement, mais qui constituent surtout moins de risques pour les autres usagers de la route, c'est un levier qu'on devrait utiliser, et c'est le sens de notre proposition.

M. Ciccone : Et, avec le surplus, on fait quoi avec ça?

Mme Bebronne (Magali) : On permet d'indemniser mieux les victimes.

• (15 h 40) •

M. Ciccone : O.K. Parfait. Merci beaucoup. Merci beaucoup. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Donc, nous poursuivons les échanges avec la deuxième opposition. Donc, Mme la députée de Taschereau, vous avez 2 min 45 s.

Mme Dorion : Est-ce que je peux avoir les minutes du PQ, qui n'est pas là?

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il me faudrait un consentement. Est-ce qu'il y a consentement pour que la députée de Taschereau puisse...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il y a consentement. Mme la députée de Taschereau, vous...

Mme Dorion : Merci, M. le ministre. J'ai senti votre hésitation. C'est venu du fond du coeur. Il y a eu...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, vous avez... Mme la députée.

Mme Dorion : Merci. Je trouve ça superintéressant. Honnêtement, vous défendez vraiment bien votre point, là, tu sais, ça ne peut qu'être logique, et je pense que, tôt ou tard, on va arriver à ça. C'est superintelligent. Si on peut aller encore plus loin, avec la proposition du député de Pontiac de... par rapport aux autres types d'indemnisation, ce serait encore mieux, mais vraiment je pense même que ce serait — je passe un petit commentaire au passage, là — un bon «move» pour le ministre des Transports de porter une attention à ça. Je le voyais discuter avec ses conseillers, peut-être qu'il était en train de se demander comment il allait mettre ça en oeuvre, mais c'est...

Souvent, c'est... le ministre ou son gouvernement ont pu être vus, là, dans la population, comme très proautomobile, et je pense que ce serait une occasion de peut-être inverser cette vision-là, de dire : Bien, on va faire un spécial sur cette loi-là, qui, oui, est... c'est une forme d'écofiscalité. Tu sais, je comprends vraiment bien ça, là, c'est de dire : Bon, un, oui, c'est vrai, neuf sur 10 sont aussi des automobilistes parmi les cyclistes, mais, même pour le cycliste qui n'a pas de permis de conduire, bien, en fait, puisqu'il rend un service à la société en n'achetant pas d'automobile, en se véhiculant d'une autre manière, pourquoi ne pas lui faire cette passe sur la palette, pour utiliser une belle expression québécoise?

Et donc, moi, il me reste un peu de temps, il y a-tu des portions de ce que vous auriez aimé dire, dans votre mémoire, que vous n'avez pas dites? Pour moi, tout était clair et limpide, mais j'imagine qu'il y a des affaires que vous avez dû couper au montage dans votre préparation. Donc, les quelques minutes qui restent, je vous les laisserais pour ajouter des points.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, Mme Bebronne, vous avez quatre minutes.

Mme Bebronne (Magali) : Eh bien, écoutez, on avait quand même fait un travail d'essayer de vous prioriser toutes ces notions-là puis, avec les questions, on a réussi à en couvrir pas mal. Je vous amènerais peut-être, en fait, sur le principe de prudence. Vous savez, en 2018, on a voulu introduire dans le code de la sécurité un principe de prudence. Qu'est-ce qui voulait... Il a été enchâssé dans le préambule du Code de la sécurité routière. Et c'était important, pour nous et d'autres organismes qui représentent les piétons, les personnes handicapées, de reconnaître que, sur la route, on n'est pas tous égaux et que les plus gros, les plus lourds, les plus dangereux ont une responsabilité accrue envers les plus vulnérables.

Et on avait fourni tout un tas d'exemples de principes de prudence, tels qu'ils existent, et vous pouvez les retrouver dans notre mémoire, d'ailleurs, qui disent : Bon, bien, on veut vraiment favoriser cette vision-là. C'est un choix qu'on fait, quand on prend une automobile, de représenter un risque plus grand envers les autres, et ça doit venir avec une charge de responsabilités accrue. Et on avait été un petit peu déçus du troisième alinéa de ce principe-là parce que ce... il venait créer une fausse équivalence en disant : Puis, en même temps, il faudrait que les usagers vulnérables, eux, fassent aussi attention à eux-mêmes — moi, j'appelle ça l'instinct de survie — et s'assurent, notamment, d'être visibles de la part

des autres usagers. Ce qui, après, en termes de praticabilité et de capacité à le... Est-ce que, si vous êtes aveugle ou vous êtes malvoyant, vous avez la possibilité de vous assurer que vous êtes visible ou que vous êtes vu? Mais pas nécessairement.

Alors, c'est... ça peut paraître cosmétique, mais de changer ce principe de prudence là pour qu'il n'y ait aucune équivoque possible, et qu'on soit bien conscient, collectivement, que conduire une auto vient avec une responsabilité et que plus on est petit... Conduire une auto, mais aussi conduire un vélo, hein, ça s'applique aussi, le cycliste envers le piéton, envers la personne en fauteuil roulant ou en aide à la mobilité motorisée, on a toujours plus de responsabilité envers le plus petit. Et beaucoup des propositions qu'on vous fait, elles sont très cohérentes avec cette philosophie-là, et c'est, en quelque sorte, une façon d'incarner ce principe-là dans la réalité de nos déplacements et dans l'indemnisation de nos victimes. Je ne sais pas si Jean-François avait autre chose à rajouter à ce sujet-là.

M. Rheault (Jean-François) : Bien, je terminerai en disant qu'en 1978, probablement, les députés qui étaient assis à votre place trouvaient peut-être que ça n'avait pas de sens d'avoir un régime sans égard à la faute, et puis on est aujourd'hui tous fiers de ce régime québécois. Peut-être qu'en 2022 c'est le temps de mieux protéger les piétons et les cyclistes, les gens qui font le choix de se déplacer de façon durable. Je vous remercie pour les excellents échanges et puis je vous souhaite une bonne journée.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il vous reste quand même une minute, Mme la députée de Taschereau.

Mme Dorion : Bien, est-ce que vous avez d'autres exemples d'absurdités, là, de cas particuliers pour nous... pour nous faire... pouvoir imaginer un peu plus quels problèmes ça amène?

Mme Bebronne (Magali) : Bien, je pourrais vous donner un exemple du double standard, puis c'est, par exemple, l'obligation... ou l'interdiction de porter des écouteurs. C'est quelque chose qui a été rajouté dans le Code de la sécurité routière en 2018, il y avait déjà des éléments, mais on est venu préciser tout ça. Et, en gros, ce qu'on a dit, c'est qu'un conducteur d'auto a le droit de porter un écouteur pour des conversations téléphoniques, il a droit de porter un écouteur même s'il est déjà dans une carrosserie, il est déjà coupé du reste de son environnement, il a déjà un système de son qui pourrait complètement l'isoler de ce qui se passe autour de lui. Et, pour le cycliste, on a affirmé, on a dit : Bien non, zéro écouteur, aucune exception possible, alors qu'auparavant on avait cette exception pour les conversations téléphoniques. Donc, si vous êtes un professionnel qui est sur la route, vous êtes en auto, vous représentez un plus grand risque, vous avez le droit, en plus, d'avoir une conversation téléphonique grâce à un écouteur. Vous êtes un professionnel qui se déplace à vélo, bien, on vous dit : Pour votre propre bien, parce que vous êtes un usager vulnérable et vous devez être conscient de votre environnement, vous, vous n'avez pas le droit de porter des écouteurs. Alors, ça...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Je suis désolée, le temps est terminé. Donc, je vous remercie beaucoup, Mme Bebronne, M. Rheault, merci pour la contribution que vous nous avez... que vous avez apportée à nos travaux.

Donc, je suspends les travaux quelques instants pour accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 15 h 47)

(Reprise à 15 h 50)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de Piétons Québec. Bonjour, bienvenue à l'Assemblée nationale. Donc, je vais vous inviter à vous présenter et je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous allons procéder aux échanges avec les différents groupes parlementaires. Donc, je vous cède la parole.

Piétons Québec

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre François Bonnardel, Mmes et MM. les membres de la commission, représentantes et représentants du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec, bonjour.

Je me présente, je suis Sandrine Cabana-Degani, directrice de Piétons Québec. Je suis accompagnée aujourd'hui de Louis Bernier-Héroux, qui est membre du conseil d'administration de Piétons Québec et qui sera disponible pour la période des questions.

Donc, Piétons Québec est un organisme à but non lucratif. Nous revendiquons la sécurité et le confort pour toutes les personnes qui se déplacent à pied au Québec. Depuis 2015, nous travaillons à transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons. Nous tenons à souligner, d'entrée de jeu, notre accord avec le projet de loi et les principes qui y sont apportés. Nous sommes heureux de pouvoir contribuer, car nous pensons qu'il pourrait être bonifié pour améliorer la couverture des usagers du transport actif, surtout prévenir leurs blessures sur la route.

D'abord, j'aimerais vous entretenir sur la question des indemnisations au coeur du projet de loi n° 22. Nous croyons qu'il persiste un angle mort dans le projet de loi et que plusieurs victimes de la route sont laissées derrière.

Pour corriger cette erreur, la première étape consiste, selon nous, à élargir la définition des accidents de la route pour y inclure toutes les blessures de la route. En effet, la SAAQ a, entre autres, pour mission de, et je cite, «protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route». Or, aujourd'hui, nos politiques et nos actions dans le domaine de la sécurité routière excluent plusieurs risques de la route, puisqu'elles sont tributaires d'une définition qui réduit les accidents de la route à des incidents qui impliquent au moins une automobile. Nous pensons donc que la définition des accidents de la route doit être élargie pour inclure tous les blessés de la route.

Considérons cette idée quelques instants. Fondamentalement, rien ne distingue une collision entre un vélo et un piéton d'une collision entre une voiture et un piéton. Rien ne distingue la chute d'un piéton sur une plaque de glace de la sortie de route d'un véhicule causée par une plaque de glace. Dans chacun de ces cas, un Québécois ou une Québécoise est victime d'un accident de la route. Pourtant, un seul de ces cas apparaîtra dans le bilan routier, un seul recevra des indemnités de la SAAQ et un seul justifiera peut-être l'utilisation de fonds publics pour améliorer la sécurité routière. Ainsi, élargir la définition d'accident de la route pour considérer les collisions entre usagers non motorisés ainsi que les chutes à pied et à vélo comme un accident permettrait d'intégrer ces blessés de la route dans le bilan routier et d'obtenir un meilleur portrait des risques réels de la route.

Nous avons besoin de ces données. À l'heure actuelle, nous sommes aveugles sur tout un pan des risques de la route. C'est une fois ce portrait obtenu que nous pourrions travailler à réduire les risques de ces blessures à la source et nous pencher sur les mécanismes qui permettraient d'indemniser les usagers du transport actif victimes de telles blessures, parce que ces victimes devront être indemnisées dans un avenir que nous souhaitons rapproché.

En effet, dans un contexte d'urgence climatique, nous avons la volonté, au Québec, de changer nos habitudes de déplacement, comme le témoigne la mise en oeuvre de la Politique de mobilité durable par le gouvernement du Québec. Malgré le fait que les piétons font ce choix d'un déplacement sans émission de GES, on a décidé de les priver de la paix d'esprit, puisqu'ils ne sont pas encore totalement couverts en cas de blessures de la route. Les citoyens veulent se déplacer à pied dans leur milieu de vie, et de nombreuses municipalités souhaitent encourager la marche.

Nous avons vu, dans les dernières années et en particulier pendant la pandémie, une prolifération des rues piétonnes, des rues partagées, des vélorues qui font cohabiter plusieurs types d'usagers, et nous saluons ces initiatives. Maintenant que ces usagers sont bien présents sur les routes, nous pensons qu'ils méritent une couverture au même titre que les automobilistes. C'est un projet de société pour lequel la réflexion se doit d'être amorcée. À plus court terme, certains éléments pourraient être introduits dès maintenant au projet de loi n° 22 pour améliorer la couverture des piétons en cas d'accident de la route impliquant un véhicule.

D'abord, comme le rapport de police demeure aujourd'hui la principale source d'information concernant une collision entre les usagers de la route, il nous semble primordial d'exiger un rapport de police à chaque accident de la route impliquant un piéton et une automobile, ce qui, vous le savez sans doute, n'est pas systématiquement le cas en ce moment. Il serait aussi opportun de sensibiliser les services de police à l'importance de les compléter le plus justement possible.

Ensuite, dans le cas d'une implication présumée d'une automobile dans une collision avec un usager du transport actif, nous proposons que la présence de l'automobile soit reconnue jusqu'à preuve du contraire. Cela permettrait d'inverser le fardeau de la preuve, qui est actuellement imputé à la victime, une charge qui nous semble beaucoup trop lourde pour des usagers qui sont déjà vulnérables sur la route.

Finalement, nous recommandons de retirer les exemptions... les exceptions, pardon, qui sont prévues au paragraphe n° 5° de l'article 10 de la Loi sur l'assurance automobile. Ce paragraphe fait en sorte qu'une personne victime d'un préjudice causé par une aide à la mobilité motorisée ou une bicyclette motorisée ne serait pas indemnisée. Or, ces appareils sont massifs et peuvent créer des blessures importantes aux piétons. De plus, ils sont parfois autorisés à circuler sur les trottoirs auprès des piétons. C'est... Les AMM, par exemple, ont obtenu ce droit en 2020 par arrêté ministériel. Comme on a décidé d'exposer les usagers vulnérables à ces risques, il serait tout à fait logique de couvrir les piétons qui pourraient être victimes d'une collision avec ceux-ci. Nous pensons aussi que l'impact du retrait de ces exceptions à la loi ne serait pas important pour la capacité d'indemnisation de la SAAQ, puisque le nombre de collisions rapportées est relativement faible, mais cela aurait un très, très, très grand impact pour les individus victimes d'une telle collision. Ce changement pourrait être intégré au projet de loi dès la semaine prochaine et permettrait de laisser moins de victimes derrière.

Ensuite, nous sommes conscients que la sécurité routière ne se règle pas avec les indemnités. Nous avons donc tenu à intégrer quelques autres recommandations à notre mémoire. J'aimerais donc maintenant vous entretenir brièvement de quelques-unes d'entre elles. Nous pourrions en parler plus amplement pendant la période de questions, si vous le souhaitez.

D'abord, un peu de contexte sur les enjeux de sécurité vécus par les piétons. Vous n'êtes pas sans savoir que la part des piétons, parmi toutes les personnes décédées sur la route, a globalement augmenté dans les dernières années. Les piétons composent maintenant le deuxième groupe de victimes décédées le plus important après les occupants d'une automobile ou d'un camion léger. La hausse de la motorisation des déplacements a eu un impact sur la sécurité routière des usagers vulnérables, leur sécurité étant directement associée à l'exposition aux risques que représentent les véhicules. Les véhicules sont devenus plus sécuritaires pour leurs occupants, mais nos milieux de vie, eux, ne sont pas beaucoup plus sécuritaires pour les piétons : absence de trottoir, vitesse de circulation élevée, absence de feu piéton. Les piétons sont trop souvent oubliés sur des routes aménagées pour favoriser la fluidité automobile.

Dans un contexte où la population du Québec a redécouvert la pratique de la marche avec la pandémie et où le désir de transformer nos habitudes de déplacement pour lutter contre les changements climatiques est très fort, nous sommes d'avis qu'il faut agir pour mieux protéger les piétons sur les routes. À cet égard, le projet de loi n° 22

propose un nouveau règlement pour définir ce qu'est une zone scolaire. Nous saluons cet ajout. Toutefois, il nous apparaît que la sécurité de ces zones ne pourra pas être assurée par les dispositions qui y sont présentées. Nous proposons donc que la vitesse maximale autorisée dans une zone scolaire soit de 30 kilomètres-heure, puisqu'une vitesse maximale de 50 kilomètres-heure, telle que proposée, n'est pas compatible avec la sécurité des piétons, et on parle ici de piétons particulièrement vulnérables.

De plus, comme on sait qu'un panneau de vitesse n'a que très peu d'impact à lui seul, des aménagements devraient faire en sorte que la vitesse soit respectée dans ces zones scolaires. Il n'y a, à l'heure actuelle, pas de cadre sur la façon dont les zones scolaires doivent être aménagées, et le règlement n'en ajoute pas plus. Ainsi, nous recommandons que le règlement exige du gestionnaire routier que la zone scolaire et les corridors scolaires soient aménagés de façon sécuritaire, à l'instar de l'exigence qui est précisée au Code de la sécurité routière concernant la rue partagée.

Notre mémoire présente aussi plusieurs autres recommandations visant à créer un cadre plus sécuritaire pour les déplacements à pied, à commencer par l'adoption d'une loi sur la sécurité routière basée sur l'approche Vision Zéro, qui permettrait de concerter les efforts de tous les acteurs afin de réduire les risques de blessures graves et de décès à la source.

Pour conclure, nous déplorons qu'en tant que société nous avons accepté que des piétons meurent et soient blessés gravement sur les routes. Il est inacceptable de tolérer que ces victimes fassent partie des règles du jeu. Chaque décès est non seulement une tragédie, mais également une démonstration de l'échec de notre société à bien protéger les piétons. Nous pouvons et nous devons faire mieux en élargissant la définition de victime de la route pour ne laisser personne derrière, en adoptant l'approche Vision zéro, en renforçant le principe de prudence, en actualisant le Code de la sécurité routière pour qu'il soit mieux adapté à la réalité des piétons, et en sanctionnant des comportements qui mettent en danger des usagers vulnérables. Nous pouvons arriver à prévenir des drames. Par ce projet de loi, vous avez le pouvoir de sauver des vies, nous vous invitons à utiliser ce pouvoir. Merci de votre attention.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, merci beaucoup, Mme Cabana-Degani, M. Bernier-Héroux. Donc, merci de votre exposé. Nous débutons la période d'échange, donc, avec le ministre. M. le ministre, vous avez 16 minutes.
• (16 heures) •

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci d'être là, messieurs, dames, cet après-midi. Vous faites partie... comme Vélo Québec et certains autres, vous faites partie des clientèles à risque. Et là-dessus on se doit de mieux travailler, d'être capable d'appliquer et d'amener nos lois à répondre... à répondre à la sécurité des piétons, et autres. Et je suis content du mémoire que vous avez préparé. Il est... il amène de très, très bons points.

Puis une des premières questions que je veux vous poser, c'est... on donne souvent l'exemple, là, des pays scandinaves. À votre... à la page 10 de votre mémoire, vous parlez des chutes puis vous donnez l'exemple de la Suède qui aurait... bien, qui a mis en place une sorte de réflexion sur la sécurité routière. Est-ce que vous connaissez bien le système? Puis... première question. Si on met un système en place, puis on était capable de définir le nombre d'accidents graves ou moins graves, là, des piétons sur leur réseau à eux... quelle sorte de système d'assurance, ou de fonds d'assurance, ou d'indemnisation ils ont mis en place? Est-ce que vous êtes au fait de ça?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : En fait, les chiffres qu'on a amenés, c'est vraiment par rapport au bilan routier puis à ce qu'ils considèrent dans le bilan routier. Donc, ce n'est pas nécessairement une proposition par rapport au régime d'indemnisation. Puis c'est pour ça que ce qu'on a proposé, dans notre mémoire, comme première recommandation, c'est vraiment de reconnaître l'ensemble des blessures sur la route au niveau du bilan routier, en premier, ce qui nous permettrait d'avoir les données pour ensuite analyser qu'est-ce qu'on peut se permettre d'indemniser dans notre régime d'assurance puis comment on peut payer pour ces indemnisations-là. C'est comme une deuxième étape, pour nous, là, à ce niveau-là. Je ne sais pas si, Louis, tu voulais rajouter quelque chose à ce niveau-là.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Oui. Bien, si je peux peut-être approfondir l'aspect de collecte de données qu'a mise en place la Suède, c'est depuis 2003, ils ont commencé à travailler de façon progressive avec les centres hospitaliers. Ça fait qu'ils ont commencé avec un petit nombre, ça n'a pas commencé avec tous les centres hospitaliers à la fois, mais à récolter les données sur tous les... tous les blessés qui arrivaient à l'hôpital, dont l'accident, les blessures s'étaient produits sur le réseau routier.

Et les nombres sont vraiment très, très parlants, puisque les collisions routières constituent peut-être seulement 40 %, en Suède, des blessés sur la route en tant que telle. Les blessures les plus fréquentes, l'accident le plus fréquent, c'est, en fait, des chutes piétonnes. Et ça, vraiment, ils comparent... ils ont une... puisque les données viennent des hôpitaux, ils mesurent la gravité des blessures de façon... en utilisant les mêmes unités de mesure. Ça fait que c'est... ils ont... lorsqu'ils définissent une blessure grave pour une chute, c'est le même niveau de sévérité, de gravité que la blessure grave qu'ils ont attribuée à une collision routière.

M. Bonnardel : Merci pour ce point. Parlez-moi, là, des exceptions à la page 13 de votre mémoire. Vous dites : «Toujours dans l'optique d'arriver à une meilleure couverture pour l'ensemble des usagers et favoriser cette paix d'esprit dans les déplacements à pied, Piétons Québec recommande de retirer les exceptions prévues au paragraphe 5° de l'article 10 de la Loi sur l'assurance automobile.» Donc, l'arrivée, comme on le voit, là, sur les pistes cyclables, là, de micromobilité, des aides à la mobilité du... motorisée, parlez-moi un peu de la problématique que vous y voyez, face à cette exception, là, qui a été entérinée, là.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui, en fait, cette exception-là, elle n'est pas similaire aux autres exceptions de l'article 10, qui vise des exceptions qui sont surtout couvertes par d'autres régimes d'assurance. Par exemple, on parle d'un événement spécial, d'un événement qui est hors du chemin public, un spectacle, une course, un événement en circuit fermé. Donc, le paragraphe 5°, lui, concerne vraiment des véhicules qui circulent sur le chemin public, qui peuvent causer des blessures graves aux piétons. Donc, par exemple, ce sont des véhicules qui sont motorisés. Les AMM sont définies par règlement, sont encadrées par l'arrêté ministériel, et leur nombre augmente également dans nos milieux. Donc, on conçoit que c'est un problème qui va s'aggraver dans les prochains temps parce qu'il y a de plus en plus d'usagers de ces types de micromobilité.

Par contre, pour le moment, ce qu'on sait, c'est que, par exemple, pour les AMM, il n'y a pas beaucoup de victimes, donc, on a un rapport de l'INSPQ, là, qui a été produit à cet effet-là et qui avait consulté les données du coroner, et qu'il n'y a aucun piéton qui a été tué par une AMM au Québec au cours de la période de 1996 à 2009, et 19 personnes circulant avec une AMM sont décédées d'une collision avec un autre véhicule sur cette même période de 15 ans.

Donc, ce n'est quand même pas beaucoup de personnes, ce n'est pas beaucoup de victimes. Puis on pense que ça pourrait donc être mis en... être absorbé, là, par le régime d'assurance. Par contre, pour ces victimes-là, ce seraient des grands impacts d'être couverts. Puis ces personnes-là circulent sur la route, elles sont victimes d'un risque de la route, mais elles ne sont pas couvertes pour le moment. Donc, on pense que ça serait une façon quand même assez rapide, déjà, d'élargir un petit peu l'indemnisation pour pouvoir couvrir des piétons qui sont quand même à risque de collision avec ces véhicules-là.

M. Bonnardel : J'ai une dernière petite question avant de passer la parole à mes collègues. Vous demandez d'interdire le virage à droite partout sur le territoire. Est-ce que vous avez des statistiques sur le nombre d'accidents où le virage à droite est permis? Est-ce que vous travaillez avec les municipalités pour définir ça, ou c'est la SAAQ, j'imagine, qui a des statistiques, ou... En avez-vous là-dessus?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Ce qu'on a, c'est une étude de la Santé publique qui avait été faite par le passé, là, donc, qui avait évalué qu'entre 2003 et 2015 il y avait 1 108 personnes qui ont été blessées à cause de cette mesure, incluant 37 blessés graves et sept décès. Donc, c'est l'étude, là, qu'on a à ce sujet-là.

Par rapport aux gains qui sont faits par cette mesure-là, donc, on parle de trois à six secondes de gain pour les automobilistes, c'est vraiment peu de gains pour des grands risques qui sont engendrés pour les piétons. Donc, on se désole que ça a été adopté comme mesure puis on aimerait bien la voir retiré.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Je vais passer la parole à mes...

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, M. le député de Beauharnois, enveloppe de neuf minutes.

M. Reid : Enveloppe? Merci beaucoup à vous deux. Écoutez, mémoire très, très, très intéressant. Vous avez... à la page 20, vous parlez... vous en avez parlé dans votre présentation, de la loi sur la sécurité routière. Moi, j'aimerais vous entendre un peu là-dessus. En quoi ça pourrait consister? À quoi ça ressemblerait?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui. En fait, notre proposition, c'est d'adopter une loi sur la sécurité routière un peu à l'image de la loi sur la sécurité et la santé au travail, donc une loi qui viserait la réduction à la source des risques. Donc, on travaille vraiment en prévention grâce à cette loi-là, puis elle permettrait... Basée sur l'approche Vision Zéro, cette loi permettrait également de concerter tous les acteurs, là, qui sont impliqués au sein de la sécurité routière, parce que la sécurité routière, ça concerne, oui, la sensibilisation et la prévention, mais aussi la conception des aménagements, le renforcement des règlements par les policiers. Donc, il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de monde impliqué là-dedans. Donc, d'avoir cette loi parapluie permettrait vraiment de mettre en pratique, là, les principes de Vision Zéro. Je ne sais pas si, Louis, tu voulais rajouter quelque chose là-dessus.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Non, je pense, c'était très clair.

M. Reid : Mais, dans la réalité, là, c'est... Je comprends le principe, mais c'est quoi, là, au «day-to-day», là... Si j'ai à faire quelque chose comme ça, qu'est-ce que ça apporterait de plus?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, ça pourrait être une loi, là, qui vient modifier plusieurs autres lois, et qui fait en sorte que nos objectifs de prévention en sécurité routière sont mis de l'avant dans l'ensemble de ce qu'on fait, et également qui viserait à exiger certaines choses pour s'assurer que, finalement, la sécurité des gens est priorisée, là, dans l'ensemble des décisions de tous les acteurs impliqués en sécurité routière. Je sais que ça peut paraître flou, là, mais, en fait, c'est sûr qu'on parle de beaucoup de petites dispositions qui pourraient être mises ensemble et faire une grande différence, là, auprès des personnes qui circulent sur la route.

M. Reid : Je vous amène maintenant... Le ministre vous... a abordé le virage à droite au feu rouge tantôt, précédemment, puis moi, je voulais... Qu'est-ce qu'on a de différent ici? C'est à peu près permis partout en Amérique du Nord puis ça se compare comment? On est-tu plus dangereux que les Canadiens ou les Américains? Qu'est-ce qui fait que... Est-ce que le taux d'accidents est le même dans d'autres pays ou dans d'autres provinces? Ça se compare comment?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Je ne pourrais pas répondre précisément à votre question ça se compare comment. Ce qu'on sait, c'est qu'ici, depuis qu'on a mis en place la mesure, il y a eu plus de collisions et il y a eu plusieurs collisions qui sont directement associées à cette mesure-là. Donc, ce qu'on peut comparer, c'est ici, avant l'entrée en vigueur de cette mesure-là, et après, puis déjà on voit que c'est une mesure qui est associée avec davantage de risque pour les piétons et pas beaucoup de bien pour les automobilistes. Donc, finalement, on se pose la question de pourquoi on a mis en place cette mesure-là. Est-ce qu'on veut à ce point améliorer de trois à six secondes la fluidité des automobiles puis mettre en danger les piétons et les usagers vulnérables?

• (16 h 10) •

M. Reid : C'est un peu comme les traverses piétonnes, là, à partir du moment qu'on met un pied dans la rue, il faut surveiller notre pied, dans certaines villes au Québec, mais est-ce qu'il y aurait lieu de faire davantage de sensibilisation... à la fois les traverses piétonnes ou tourner à droite?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Il y aurait assurément lieu de faire plus de sensibilisation, mais, en même temps, la sensibilisation a ses limites, puis c'est par les aménagements puis d'autres mesures qu'on peut agir. On a une recommandation à cet égard dans notre mémoire. On a remarqué qu'en fait ce ne sont pas toutes les priorités piétonnes qui sont sanctionnées de la même façon. Donc, par exemple, justement, le passage piéton est largement non respecté au Québec, et cette infraction-là n'est pas associée avec des points d'inaptitude. Donc, ce qu'on demande, c'est qu'il y ait des points d'inaptitude, là, pour cette infraction-là. Puis j'imagine, Louis, que tu voudrais rajouter sur ce point-là.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Oui, bien, surtout sur le passage piéton, il y a une confusion par rapport à cette règle, et le code pourrait être vraiment clarifié, là, ce que... la situation qui est concernée par l'article 410, là, qui vise les passages à piétons à blocs jaunes, ceux qui ne sont pas réglementés par des arrêts ou des feux de circulation, où c'est quand, justement, le piéton s'engage qu'il prend la priorité, alors que, dans les autres cas, c'est la signalisation, en fait, qui lui donne la priorité. Et, justement, dans ce cas-là, dans la situation où il prend la priorité, bien, une infraction à cette... dans cette circonstance-là n'est pas sanctionnée de points d'inaptitude. Je pense que c'est un oubli, un manquement, là, au Code de la sécurité routière, définitivement, et les gens seraient plus sensibles peut-être à cet article de loi là s'il y avait des points d'inaptitude qui lui étaient associés.

M. Reid : Parfait. Merci beaucoup pour ces réponses. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme députée de Laviolette—Saint-Maurice, il reste trois minutes.

Mme Tardif : Trois minutes? Merci beaucoup. Bonjour. Ça me fait plaisir de vous remercier. La majorité de mes questions ont été posées. Par contre, je vais en profiter pour vous remercier, vous féliciter pour votre travail, parce que vous avez brossé un très beau tableau puis vous avez amené des points qui sont diversifiés et qui n'étaient pas inclus, en partie, à tout le moins, là... Juste en parlant de la bonification puis de l'indemnisation ou de la définition qu'on devrait revoir pour inclure les piétons, ça semble logique, ça semble... On dirait qu'on se dit : Bien, ça doit déjà être là. Mais là vous m'apprenez que, dans la définition, les piétons ne sont pas là, les piétons sont oubliés, et on est quand même en 2022, et, oui, on marche beaucoup. Et, on le voit, il y a des régions du Québec, il y a des villes, au Québec, qui sont beaucoup plus polies pour les piétons, et je pense... excusez ma région, là, mais je pense à Gatineau, entre autres, où c'est une ville, et ils sont habitués... Mon conjoint dirait : C'est parce que c'est des Anglais, ils sont plus polis, là, mais... En tout cas, je ne suis pas certaine de ça, là, mais apparemment que, dans les provinces anglophones, c'est une coutume, c'est une culture qu'ils ont déjà, qu'on a un peu moins, et on est peut-être un peu plus pressés. Bon, on ne fera pas de débat là-dessus, mais l'enjeu au niveau de sécurité pour les piétons, il est réel.

Et vous dites aussi, par rapport aux zones scolaires, et, encore là, j'apprends... je croyais que toutes les zones scolaires étaient de 30 kilomètres-heure, et là vous nous dites que, malheureusement, ce ne sont pas toutes les zones, où les autobus scolaires arrêtent devant les écoles, où la limite est à 30 kilomètres. C'est bien ce que j'ai compris? Oui? Bon.

Et, le retrait des exemptions aussi, là, vous nous apportez un nouvel éclairage sur des choses, et le ministre est très ouvert par rapport à ça. Et, par rapport aux enjeux, là, de sécurité, on en a bien pris note.

Ainsi, je n'ai pas de question. Merci beaucoup. Puis là je vais arrêter parce qu'ils rient de moi, les confrères, consoeurs en avant, parce que je me suis embourbée dans mes choses d'anglais-français. Voilà, voilà, merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Donc, nous poursuivons les échanges avec l'opposition officielle. Donc, M. le député de Pontiac, la parole est à vous. Vous avez 11 minutes.

M. Fortin : Oui, merci, Mme la Présidente. Bon, je veux dire une chose, il y a un passage piétonnier ici, en avant de l'Assemblée nationale, j'ai rarement vu quelqu'un s'arrêter devant le passage piétonnier sur la Grande Allée. Il y a un passage piétonnier devant la bibliothèque d'Aylmer, à Gatineau, qui semble pas mal plus respecté que celui ici, à l'Assemblée nationale, pas sûr que c'est parce que les résidents de Gatineau sont anglophones, mais, bon, ceci étant, votre demande pour que les passages piétonniers, lorsqu'ils ne sont pas respectés par les automobilistes, comportent ou qu'il y ait des sanctions supplémentaires pour les gens qui ne font pas l'arrêt qu'ils devraient faire pour protéger le piéton me semble légitime, tout à fait légitime, en fait, parce que des amendes ou même les sanctions au niveau des points de démérite sont faibles ou inexistantes même.

Donc, zéro point de démerite quand il faut faire un arrêt à un passage piétonnier, là, je peux comprendre votre préoccupation. Est-ce que vous avez des données par rapport à ça? Est-ce que vous savez s'il y a des questions autres que celles-là qui doivent et peuvent être faites aux passages piétonniers? Est-ce qu'il y a une question, je ne sais pas, moi, d'éclairage? Est-ce qu'il y a une question de... Est-ce qu'il y a d'autres choses qu'on peut faire autour des passages piétonniers pour les rendre beaucoup plus sécuritaires et respectés, surtout, par les automobilistes?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, il y a plusieurs points à votre question. Effectivement, il y a des aménagements qui peuvent être mis en place pour favoriser le respect des passages piétons. Par exemple, un passage piéton ne devrait jamais être aménagé alors qu'il y a plus qu'une voie dans chaque direction, parce que, si la première auto s'arrête, bien, on ne voit pas la deuxième voiture qui pourrait arriver, et la deuxième voiture ne voit pas le piéton qui pourrait être engagé. Donc, ça, déjà, c'est une base.

Au niveau des aménagements puis des normes de comment devrait être aménagé un passage piéton, il pourrait y avoir des choses qui sont modifiées. On peut aussi rajouter des saillies de trottoirs ou un îlot central pour favoriser une traversée sécuritaire. Donc, il y a des choses, au niveau des aménagements, qui peuvent être mises en place pour favoriser le respect du passage piéton, puis on a des très beaux exemples, au Québec, qui ont été faits puis qui favorisent vraiment leur respect.

Ensuite, c'est sûr que le fait qu'il y a zéro point d'inaptitude et que les sanctions au niveau monétaire sont quand même faibles, l'amende est faible, ça fait en sorte que, parfois, on s'est fait dire par des services de police, dans différentes régions du Québec, qu'ils ne donnent pas de contravention pour ces sanctions-là puis que les automobilistes ne sont pas contents quand ils reçoivent ces contraventions-là. Donc, il y a aussi, il semblerait, une culture autour du fait que ce n'est pas obligatoire vraiment de s'arrêter à un passage piéton. Puis on pense qu'en ajoutant des points d'inaptitude, bien, ça lancerait le message du fait que, bien oui, c'est obligatoire puis c'est une infraction qui est grave.

Donc, en gros, c'est ça. Je ne sais pas, Louis, si tu avais quelque chose à rajouter là-dessus.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Bien, oui, effectivement, là, le plus important pour que... assurer le respect du passage pour piétons, bien, c'est effectivement la visibilité, hein, entre les usagers. Il faut que l'automobiliste puisse voir le piéton, que le piéton puisse se rendre visible. Donc, moins la rue est large, plus le piéton a de chances d'être dans le champ de vision. Plus l'automobiliste va arriver lentement, plus il y a de chances de ralentir et de s'arrêter, parce que les passages pour piétons... Un passage pour piétons sans arrêt sur une route de 50 kilomètres-heure, la personne va arriver trop lentement pour prendre le temps de... pour réagir, ralentir et le laisser passer.

Ça fait que c'est... J'inviterais tous les députés à aller voir... Il y a une carte de Suède... en Suède, où ils évaluent la qualité et la sécurité aux passages pour piétons, où on voit des points verts, des points jaunes et des points rouges, et ils montrent les... Presque tous les passages pour piétons sont cartographiés sur cette carte. C'est en données ouvertes, et on peut voir là où les passages pour piétons répondent à leurs normes de sécurité et là où ils ne répondent pas à leurs normes de sécurité. Ils sont très ouverts là-dessus, et leur critère de base, c'est : Est-ce que la limite de 30 kilomètres-heure est «enforced», quelqu'un me... qui est forcé, en quelque sorte, est-ce que... et particulièrement par des dos d'âne allongés, c'est... La façon, pour eux, d'avoir un passage pour piétons acceptable, c'est d'avoir un passage pour piétons... un dos d'âne allongé à moins de 15 mètres à un passage pour piétons.

• (16 h 20) •

M. Fortin : Sur votre première recommandation, là, entre autres, pour la question des piétons qui sont happés par des cyclistes... Puis là, on le sait, il y a des cyclistes qui font de la grande vitesse. Disons, pour des cyclistes sur nos routes... Là, on ne parle pas de ma petite de cinq ans qui apprend à faire du vélo, puis qui va un peu tout croche, puis qui me frappe, là. On parle de gens qui ont des blessures sérieuses parce qu'ils entrent en collision avec des gens qui font du vélo. Est-ce que vous avez des données là-dessus? Parce qu'honnêtement je vous écoute, puis ça fait du sens quand vous dites : Quelqu'un qui est frappé par une automobile peut être dédommagé et quelqu'un qui est frappé par un vélo, qui a les mêmes blessures, ne l'est pas. Mais est-ce que vous avez des données là-dessus, juste pour qu'on comprenne l'ordre de grandeur de ce que vous proposez?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : C'est exactement ce qu'on vous demande. On a besoin de données, et c'est pour ça qu'on propose, en premier lieu, d'élargir la définition des accidents de la route et que la SAAQ travaille avec les hôpitaux, les données de coroners, pour qu'on ait un portrait plus global des risques de la route, parce qu'en ce moment on est complètement aveugle sur ce type d'incident de la route.

M. Fortin : Je vous entends. Dernière chose, si j'ai bien compris, là, votre mémoire, la vitesse de base dans les périmètres urbains, là, vous dites que ça devrait diminuer, parce qu'en ce moment 50 kilomètres, c'est ce qui est le maximum, disons, partout, mais il y a des municipalités qui choisissent d'aller plus bas que ça, 30, 40 kilomètres-heure. Mais, quand vous me dites, là, cette... une municipalité qui choisit d'aller plus bas est dans l'obligation d'installer des panneaux de signalisation indiquant la limite de vitesse, bon, moi, sur ma rue résidentielle, là, il y a un panneau, c'est marqué «40», mais je ne trouve pas que c'est une mauvaise chose parce que ça force le citoyen à le voir à chaque fois, tandis que, s'il y a une réglementation provinciale qui est plus basse, bien, la ville ne sera pas obligée de mettre le panneau. Je trouve quasiment ça positif qu'ils soient obligés de mettre un panneau. Je ne le sais pas, je veux juste bien comprendre votre proposition.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, c'est sûr que, si on intégrait le fait que, quand on est dans une zone urbaine, on va à 30 kilomètres-heure, ça deviendrait la nouvelle normale de vitesse. Donc, c'est vraiment ça que nous, on demande. En ce moment, s'il n'y a aucun panneau dans une zone urbaine, c'est 50 kilomètres-heure. C'est ça que prévoit l'article 328 du Code de la sécurité routière. Donc, nous, ce qu'on demande, c'est que ça soit 30 kilomètres-heure et qu'on intègre, comme société, que, quand on côtoie la rue avec plusieurs usagers, quand on est en milieu urbain, c'est 30 kilomètres-heure, la vitesse adéquate pour assurer une cohabitation.

Ensuite, comme vous le dites, le panneau de circulation, ce n'est pas ça qui fait en sorte qu'on va respecter la vitesse de circulation. Donc, c'est pour ça qu'on pense que c'est par des aménagements qu'on peut modérer la circulation, forcer un apaisement de la circulation, faire en sorte que les gens roulent plus lentement. Et ce que ça permettrait, c'est que, justement, un quartier qui est apaisé comme ça, où la ville a investi dans des mesures d'apaisement pour forcer une vitesse plus lente, bien, ne serait pas obligé d'avoir des panneaux à toutes les rues ou à toute une... à une certaine distance parce que ce serait intégré chez les citoyens que c'est ça, la vitesse.

Ça ne voudrait pas dire que ce n'est pas possible d'aller plus haut, là. Donc, en ce moment, il y a des rues, en milieu urbain, où c'est 70 kilomètres-heure, mais le panneau est là. Ça pourrait aussi être plus bas. Des rues partagées sont à 20 kilomètres-heure, mais c'est juste qu'on abaisserait finalement le standard et ce qu'on considère comme étant la vitesse normale pour rouler dans un milieu urbain.

M. Fortin : Très bien. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Marquette, moins de deux minutes.

M. Ciccone : O.K., on va aller vite. Je vais poser une question. Bonjour à vous deux. J'ai vu dans une de vos recommandations : «Exiger un rapport de police à chaque incident... accident de la route impliquant un piéton se produisant sur la voie publique.» Puis là j'apprends aujourd'hui que, quand il y a une collision avec un véhicule, par exemple, parfois il n'y a pas de rapport de police, là, que la police... Peut-être qu'on dit : Bien là, il n'y a pas eu de blessures, est-ce que vous voulez faire un rapport, mais qu'est-ce que... Quels sont les enjeux négatifs, justement, à ne pas faire de rapport de police quand il y a une collision?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, c'est ça, ce qu'on constate, là, puis c'est plus des cas de bouche à oreille qu'on entend parce qu'on est proches de la communauté piétonne, c'est des cas où la blessure va être légère. Donc, il n'y a pas une grande blessure. Donc, le policier ne va pas nécessairement prendre le rapport de... ne va pas nécessairement compléter le rapport, mais, à ce moment-là, ça devient très difficile s'il y a des complications qui se développent après, parce que ça se peut... Des fois, on est blessé légèrement sur le coup, avec les hormones du choc... Je ne suis pas médecin, là, ça fait que je ne sais pas comment ça se passe, mais, avec le choc, bien, on peut ne pas sentir toutes les conséquences de la collision, puis ensuite il y a quelque chose qui se développe, puis là ça devient difficile de faire des démarches parce qu'on n'a pas de rapport de police qui fait état, là, de la situation puis de la collision.

M. Ciccone : Ça fait que, dans le fond, ce que vous dites, c'est que, nonobstant... même s'il n'y a pas de blessure, aussitôt qu'il y a une collision, on devrait absolument, absolument faire un rapport de police parce que ça peut venir en aide dans le futur. C'est ce que j'entends.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui, c'est ça, parce que ça se peut qu'il y ait une blessure qui se développe par la suite, exact.

M. Ciccone : Parfait. Merci beaucoup. Merci à vous deux.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Nous terminons nos échanges avec la deuxième opposition. Et je comprends qu'on a toujours un consentement pour permettre que la députée de Taschereau ait une enveloppe de cinq minutes.

Mme Dorion : Merci, Mme la Présidente. Dans votre proposition d'élargir la définition d'une victime d'accident de la route, ça serait quoi, une... ça serait quoi, votre définition d'une victime piétonne d'accident de la route? Donc, où ça arrêterait, là, tu sais, pour, tu sais, par exemple, quelqu'un qui s'enfarge, est-ce que c'est dans le milieu de la rue, mais qui ne se fait pas... qu'il n'y a pas de collision ou... tu sais, juste pour bien comprendre, là, ça serait quoi, votre définition idéale.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, c'est une excellente question, puis on n'a pas la réponse encore tout à fait à cette question-là parce qu'en ce moment, là, la Loi sur l'assurance automobile a une définition vraiment très large de l'accident. Aussitôt qu'on a l'usage d'une automobile, il y a une indemnisation, alors que, pour les piétons, c'est sûr que c'est comme plus large. Donc, il y aurait un travail qui serait nécessaire pour définir la limite qui est prévue, puis on est prêts à collaborer pour ce travail-là puis à avoir comme... à réfléchir qu'est-ce qui serait logique. Pour l'instant, nous, on se dit que ça devrait être limité à l'espace public, donc chaussée, trottoir, voie cyclable, ouvrage d'art, mais ça serait aussi pertinent d'inclure les stationnements utilisés par le public, donc, par exemple, un stationnement

d'une épicerie. Puis il y a aussi une définition qui existe d'accident de transport. Donc, on pourrait aussi se raccrocher, finalement, à cette définition-là qui existe déjà au niveau de la Santé publique, là.

Mme Dorion : Puis c'est quoi, cette définition-là d'accident de transport, à peu près, là?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, c'est un... Je ne le sais pas exactement. Je n'ai pas la définition, là, sous mes yeux, là. Il faudrait qu'on aille voir puis qu'on vous revienne là-dessus, à moins que Louis l'ait en tête.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Non, pas précisément celle-là, mais, en Suède, ils utilisent «toute blessure qui survient sur une infrastructure de transport», tout simplement.

Mme Dorion : O.K. Bien, merci beaucoup. C'est superéclairant et très intéressant. Je pense qu'on devrait considérer les piétons. Je pense, comme vous, qu'on devrait considérer les piétons comme usagers, vrais usagers, tout comme les automobilistes, de la route et les indemniser aussi. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, merci, Mme Cabana-Degani, M. Bernier-Héroux. Merci beaucoup de la contribution que vous nous apportez.

Mémoires déposés

Avant de conclure, je procède au dépôt des mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions publiques.

Et nous avons terminé. Donc, je vous remercie tous pour les travaux d'aujourd'hui.

Et, compte tenu de l'heure, la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 16 h 30)