

ISSN 2818-9892



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 21 avril 2023 — Vol. 47 N° 6

Interpellation : L'importance de la sécurité piétonne autour
des écoles du Québec

**Présidente de l'Assemblée nationale :
Mme Nathalie Roy**

2023

Commission des transports et de l'environnement

Le vendredi 21 avril 2023 — Vol. 47 N° 6

Table des matières

Exposé du sujet M. Etienne Grandmont	1
Réponse de la ministre Mme Geneviève Guilbault	3
Argumentation Document déposé	4 17
Conclusions Mme Geneviève Guilbault M. Etienne Grandmont	18 18 19

Autres intervenants

Mme Isabelle Poulet, présidente suppléante

M. Yves Montigny
Mme Marwah Rizqy
M. Stéphane Sainte-Croix

Le vendredi 21 avril 2023 — Vol. 47 N° 6

Interpellation : L'importance de la sécurité piétonne autour des écoles du Québec*(Dix heures trois minutes)*

La Présidente (Mme Poulet) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation du député de Taschereau à la ministre des Transports et de la Mobilité durable sur le sujet, suivant : L'importance de la sécurité piétonne autour des écoles du Québec.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Bogemans (Iberville) est remplacée par M. Sainte-Croix (Gaspé); et M. Morin (Acadie), par Mme Rizqy (Saint-Laurent).

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Conformément à l'entente prévue pour la 43^e législature, l'opposition officielle interviendra lors des deuxième, quatrième et cinquième séries d'interventions. Je vous rappelle que le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi. Comme la séance a débuté à 10 h 03, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de midi, soit 12 h 03? Consentement.

Alors, nous allons débiter avec les déclarations d'ouverture. M. le député de Taschereau, vous avez la parole pour 10 minutes.

Exposé du sujet**M. Etienne Grandmont**

M. Grandmont : Merci beaucoup, Mme la Présidente. D'abord, j'aimerais remercier la ministre pour sa présence ce matin. J'aimerais remercier aussi les collègues qui sont présents aujourd'hui pour discuter d'un enjeu qui est très important. Je sais qu'on a eu une semaine rocambolesque. Je veux dire, c'est comme ça. Puis donc je veux... Je sais qu'on a un sujet qui n'est pas plus léger aujourd'hui, mais j'ai envie d'en parler en mode, vraiment, collaboratif. Pour moi, ça va être très important aujourd'hui que nous discussions de cet enjeu-là.

On s'est d'ailleurs rencontré récemment, la ministre et moi, avec sa collègue... avec une de ses collègues, sur la question de la sécurité routière autour des écoles. Je veux lui assurer que je suis en mode collaboration sur cet enjeu-là. Je pense que c'est très important de l'être. On va avoir nos parents et nos enfants qui vont venir assister... je ne les vois pas encore, mais, en tout cas, qui vont être là tout à l'heure. Je pense qu'ils s'attendent à ce qu'on livre des résultats. Je pense qu'ils s'attendent à ce que le débat soit serein, qu'il mène vers des résultats concrets, qu'il mène à des résultats rapides et ambitieux aussi. Donc, ils ont besoin qu'on agisse de façon responsable.

Ça revient périodiquement, hein, les enjeux de sécurité routière au Québec. Puis le 13 décembre dernier, la petite Mariia Legenkovska, une fillette qui fréquentait l'école Saint-Jean-Baptiste-Meilleur à Montréal, est décédée, happée par le conducteur d'un VUS. Et ça a relancé, évidemment, le débat sur la sécurité routière autour de nos écoles. Cette tragédie-là a secoué le Québec. Cette tragédie-là aurait pu être évitée, et c'est ce que les parents entendent, et comprennent, et c'est ce qu'ils disent aussi. Il y a, en réaction à cet accident-là, plusieurs parents qui se sont mobilisés, à plusieurs reprises, pour discuter de sécurité. Ils se sont mobilisés, autour de leurs écoles, périodiquement, pour être capables d'obtenir des changements à la sécurité autour des écoles. Après des drames pareils, on peut espérer qu'il y a une espèce de «désormais» qui s'inscrit dans l'espace public : désormais, nous ferons les choses différemment. Désormais, nous prendrons en charge nos responsabilités.

Malheureusement, on s'était dit exactement la même chose en 2018, quand la petite Anaïs était décédée sur le chemin de l'école à Saint-Flavien-de-Lotbinière. Mais Anaïs marchait sur le chemin principal d'une route à numéro qui appartient au ministère des Transports du Québec. Ça permet de montrer que cet exemple-là... par cet exemple-là, que c'est un enjeu qui touche tout le Québec. C'est un enjeu à la fois urbain et qui se passe aussi dans les plus petites municipalités. L'histoire se répète tout le temps, puis les gestes forts qu'on aimerait avoir ne se... en fait, se font toujours attendre. J'avais proposé, moi, en février dernier, un mandat d'initiative sur la sécurité routière pour réfléchir à cet enjeu-là, pour trouver les meilleures solutions. J'avais demandé qu'on rencontre des experts, qu'on rencontre des groupes qui sont très bons dans ces enjeux-là. Malheureusement, cette demande-là a été refusée.

Donc, au bénéfice de la ministre et de ses collègues, quelques statistiques qui démontrent la gravité de la situation, en 2022, 36 piétons sont morts sur le territoire de la Sûreté du Québec, pas en ville, sur le territoire géré par la Sûreté du Québec. En moyenne, au Québec, une personne piétonne meurt d'une collision routière tous les cinq jours. Depuis 10 ans, ce sont 27 000 personnes qui ont été blessées et 650 personnes qui sont décédées alors qu'elles se déplaçaient à pied. Selon l'INSPQ, entre les années 2017 et 2023, on estime que 81 enfants, âgés de 5 à 12 ans, ont été blessés par un véhicule motorisé. C'est évidemment 81 enfants de trop. Entre 2006 et 2018, la proportion de piétons sur l'ensemble des personnes décédées est passée de 13 % à 19 %. Puis ça a été pire en 2019 et 2017, c'est 21 % des décès qui impliquaient des piétons.

Les cyclistes, bien, ça ne va pas beaucoup mieux non plus. Il y a eu une baisse continue des décès ou des accidents impliquant des piétons entre 2016 et 2019, mais, en 2021, ils représentaient 5,2 % des décès sur les routes. C'est la proportion la plus élevée des 15 dernières années. Au Québec, 62 % des victimes et 63 % des collisions surviennent en milieu urbain, et les personnes âgées, les cyclistes et les piétons y sont malheureusement surreprésentés. Ce sont des chiffres alarmants. Ce sont des... C'est une situation qui est due non seulement à la façon dont on a aménagé nos villes, mais aussi à l'augmentation fulgurante du nombre de véhicules sur nos routes. Il y a vraiment une relation de cause à effet entre l'aménagement de notre territoire et le nombre de véhicules sur nos routes, puis en particulier aussi, ce nombre de véhicules qui sont toujours de plus en plus gros. On a des véhicules qui sont toujours de plus en plus gros, notamment avec les VUS. En 2000, il y avait 4,6 millions de véhicules immatriculés au Québec, alors qu'en 2021, c'est 7 millions de véhicules. On a gagné quasiment... en fait, on a gagné 2,4 millions de véhicules sur nos routes en 20 ans. Aujourd'hui, sur l'ensemble du territoire du Québec, 74 % de nos déplacements sont faits en auto solo.

Puis au sujet de la grosseur des véhicules, la taille, la configuration, la hauteur, la masse des véhicules influencent la gravité des blessures. Plus le plus véhicule est gros, plus la gravité des blessures est élevée. Je vais me lever pour la démonstration, là, mais, quand j'étais jeune, les véhicules étaient plus bas. S'il y avait une collision, le véhicule me percutait dans les jambes. Aujourd'hui, il n'est pas rare de croiser des véhicules qui font cette hauteur-là. Ils sont plus lourds, ils sont plus hauts.

• (10 h 10) •

Quand je me fais frapper, là, par un véhicule, c'est mes organes vitaux qui sont attaqués en premier. La masse du véhicule étant plus grosse, l'énergie transmise à mon corps est plus importante qu'avant aussi. Ça occasionne, pour vrai, davantage de gravité de blessures. Puis ces véhicules-là ont des angles morts qui sont plus grands. Pensez au pilier entre votre fenêtre de portière puis le pare-brise. Le pilier est plus gros, on voit moins bien. Moi, là, si j'étais dans un véhicule, je ne verrais pas mes collègues qui sont là-bas en ce moment, à cause de ce pilier-là. Bien, en 2020, 80 % des véhicules neufs qui étaient vendus, c'était des VUS, des camionnettes, des fourgonnettes. Tout ça fait que nos enfants qui se déplacent vers l'école aujourd'hui sont plus à risque, malheureusement. On a laissé un peu aller les choses dans les années... depuis les années 2000, et malheureusement nos enfants sont plus à risque. Et ce n'est pas normal, on le dit souvent, en 2023, de se mettre en danger pour aller à l'école.

Puis, quand on regarde le bilan de sécurité routière, on remarque, comme je l'ai dit tantôt, qu'on a atteint un plateau. Actuellement, en Suède, là, le taux de décès par 100 000 habitants est à 1,8, 1,8 décès par 100 000 habitants. Au Québec, il est de quatre décès par 100 000 habitants. On est deux fois moins bons, à peu près, là, qu'en Suède. Si on avait un aussi bon bilan routier que la Suède, on aurait eu, en 2021, environ 600 blessés graves de moins puis environ 200 décès de moins.

Puis c'est quoi, le secret de la Suède? Bien, c'est une stratégie routière qui s'appelle la vision zéro. La vision zéro, c'est une stratégie qui est proactive plutôt que d'être réactive. C'est une stratégie qui travaille sur les causes plutôt que sur les effets et qui vise ultimement zéro décès sur les routes et zéro accident grave. Accident grave, là, c'est qui nécessite une hospitalisation. C'est une stratégie qui mise sur une responsabilité partagée plutôt que, comme à l'heure actuelle, là, principalement sur le respect du Code de la sécurité routière. Actuellement, c'est ça, au Québec, alors que, là-bas, la responsabilité est partagée non seulement entre les usagers, les corps policiers, mais aussi les concepteurs routiers, le législateur... donc, un code de la sécurité routière plus proactif et aussi des concepteurs routiers qui sont dans les municipalités ou qui sont au gouvernement, qui conçoivent des rues qui vont empêcher des collisions ou qui vont réduire la vitesse des véhicules, s'il y a un risque de collision. Il n'y a rien de bien étrange... je ferais un parallèle avec la Loi sur la santé et sécurité au travail, c'est exactement ça, la Loi sur la santé et sécurité au travail. L'objectif, c'est zéro accident grave et zéro décès sur les milieux de travail. C'est ça qu'elle dit, la loi. Elle travaille sur les causes d'abord, et donc on essaie d'éliminer les causes de risques pour les personnes travailleuses, et, à la fin, là où on n'arrive pas à éliminer la cause du risque, on demande aux gens de porter un casque, une veste réfléchissante, d'être visible, de porter des outils de protection individuelle.

Donc, ça veut dire que, par exemple, pour les abords d'une école, on pourrait requalifier les rues pour les rendre piétonnes, on pourrait mettre des dos d'âne, on pourrait, par différents mécanismes, réduire la place... pas la place, mais la vitesse de circulation. Ça veut dire aussi légiférer sur la taille des véhicules. C'est important.

C'est une stratégie de sécurité routière qui doit inspirer le Québec. D'ailleurs, il y a plusieurs experts et organisations de la société civile qui le demandent depuis plusieurs années. Évidemment, on pense à Vélo Québec, à Piétons Québec, mais le CAA-Québec aussi le demande.

Actuellement, il y a plusieurs municipalités qui se sont mobilisées. Je pense que la ministre a reçu, là, les différentes résolutions qui ont été adoptées par plusieurs villes, qui représentent environ 4 millions de citoyens au Québec. Elles demandent au gouvernement d'agir rapidement, d'avoir un plan ambitieux à court terme, mais qu'il y ait des moyens importants pour être capable de solutionner.

Donc, ce que je demande, aujourd'hui, à la ministre, c'est : Est-ce qu'elle peut s'engager, devant les parents et les enfants que je viens de voir apparaître dans les tribunes, à adopter une politique nationale vision zéro afin de faire en sorte que les tragédies comme celle de Mariia, bien, il n'y en ait plus d'autre au Québec? Est-ce qu'elle peut également s'engager à ajouter, en complémentarité avec le Fonds de sécurité routière, des sommes spécifiques pour la sécurisation des zones scolaires qui seront mises à disposition des municipalités du Québec? Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre, également pour une période de 10 minutes.

Réponse de la ministre**Mme Geneviève Guilbault**

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Salutations à tous mes collègues. Un plaisir d'être ici avec vous ce matin, effectivement, pour un tout autre sujet que celui dont je parle depuis... en tout cas, plusieurs, plusieurs, plusieurs heures consécutives cette semaine.

Et merci d'avoir invité... J'ai eu la chance de rencontrer... puis d'avoir un très beau cadeau, ce matin, d'un jeune que j'ai rencontré tout à l'heure avec d'autres amis, presque tous de la même école, les parents, et tout ça, qui ont pris le temps de se déplacer aujourd'hui. Je disais aux jeunes : Vous manquez l'école, en même temps, ça fait que, dans le fond, ça doit faire votre affaire, mais toujours est-il qu'ils ont pris la peine de se déplacer ici pour venir nous rencontrer, qu'ils ont certainement rencontré mes collègues aussi, mon collègue de Taschereau. Alors, grand merci aux parents, aux enfants qui se sont déplacés aujourd'hui, aux gens qui les accompagnaient. Merci, salutations à mes collègues, bien sûr, mes collègues du gouvernement, mon adjoint, le député de René-Lévesque, le député de Gaspé aussi, chez qui j'étais lundi, d'ailleurs. Et donc salutations à vous, Mme la Présidente, bien sûr, à votre équipe, aux gens qui sont avec nous ici aujourd'hui, qui nous permettent de faire cet exercice qui est pertinent.

Et puis je vais reprendre un peu les... je vais me permettre de reprendre un peu les propos introductifs de mon collègue de Taschereau, qui disait être en mode collaboratif, évidemment, moi aussi, là. Le sujet dont il est question aujourd'hui, la sécurité routière en général... bien, la sécurité en général au Québec, que ce soit autour des écoles ou ailleurs, n'est pas le genre d'enjeu, à mon sens, sur lequel on fait de la politique, ou de la partisanerie, ou la chicane, ou ce genre de comportement là, là. Je pense qu'il n'y a personne au Québec qui pense qu'on devrait se priver de sécurité en général, surtout pas aux abords de nos écoles.

Et j'ajouterais, bien qu'aujourd'hui ce soit, je pense, ciblé autour des écoles, mais, de façon générale, la sécurité routière, moi, j'ai une pensée aussi beaucoup pour nos aînés quand j'y pense, parce qu'on a une population qui est vieillissante et, dans les faits, quand on regarde les statistiques pour... du moins, pour les piétons blessés graves ou malheureusement décédés, les gens... les aînés sont très représentés, là. Ils sont... Est-ce qu'ils sont surreprésentés? D'une certaine façon, oui, parce que chaque décès est un décès de trop, mais donc il y a beaucoup d'aînés qui, malheureusement, font partie de ces statistiques-là, ce qui fait d'ailleurs qu'on a ajusté le temps de traverse. C'est une des choses qu'on a faites, parmi les nombreuses choses qui ont été faites en sécurité routière dans les dernières années, et qu'on continue de faire, et qu'on fera dans l'avenir, mais donc, ça, ça a été fait, l'ajustement du temps de traverse, parce que le temps n'était pas réaliste pour une personne qui peut avoir une mobilité réduite ou des capacités différentes d'autres groupes d'âge. Alors...

Mais donc nos enfants, effectivement... et le décès de la jeune fille, en décembre dernier, a relancé la discussion sur la sécurité routière, précisément autour des écoles, d'une manière où... On en parle continuellement, là, de semaine en semaine, ça revient et c'est une bonne chose. Malheureusement, des fois, on a l'impression qu'il faut qu'il survienne une tragédie pour remettre à l'ordre du jour un sujet qui est fondamentalement important. C'est le cas actuellement. Alors, moi, j'ai pris l'engagement, là, de poser des actions supplémentaires en sécurité routière, en plus de tout ce qui se fait déjà, et je vais me permettre de dire qu'il y a déjà une stratégie en place de sécurité routière, mon collègue le sait, qui est portée par la Société de l'assurance automobile du Québec, qui est une stratégie assortie d'une enveloppe de 50 millions quand même, 90 actions.

Donc, il y a déjà vraiment beaucoup de choses qui se font, des campagnes de sensibilisation notamment. On a tout vu, entendu des publicités sur l'importance de la sécurité routière, qui sont axées en alternance sur diverses problématiques plus précises. Quand on regarde les fameuses statistiques... bien, fameuses, tristement fameuses statistiques, là, les dernières qui sont sorties, où l'augmentation des décès des piétons... on voit que, bien sûr, la vitesse, mais il y a aussi toujours les facultés affaiblies et le fait que les gens ne portent plus la ceinture de sécurité, et ça, c'est peut-être un autre exemple d'un enjeu qu'on tient des fois pour acquis. Nous, on... en tout cas, personnellement, moi, je tenais pour acquis que tout le monde met sa ceinture de sécurité maintenant, en 2023, et donc apparemment il faudrait refaire un tour de roue, là, en sensibilisation sur la ceinture de sécurité parce qu'on voit que c'est un enjeu quand on analyse plus finement les statistiques sur les décès de piétons, les enjeux, le port de la ceinture de sécurité revient.

Alors, c'est un exemple d'axe ou... c'est ça, d'axe de communication sur lequel peut porter des campagnes de sensibilisation de la Société de l'assurance automobile du Québec, tout comme l'alcool au volant, les textos au volant. On le sait, la société évolue. Je me souviens, à l'époque, les textos au volant, ce n'était pas un enjeu, mais c'en est devenu un quand on a commencé à avoir des téléphones puis que les gens se sont mis à texter, à parler au cellulaire, et tout ça. Alors, c'est évolutif, et, en ce moment, donc, comme je le disais, toute la sécurité autour des écoles pose un enjeu.

• (10 h 20) •

Outre la SAAQ, le ministère... parce que c'est sûr que c'est un enjeu partagé, puis je vais reparler, à diverses occasions pendant l'exercice d'aujourd'hui, donc je vais y revenir... mais quand on parle de la sécurité autour des écoles, ça ne peut pas être la responsabilité d'une seule personne ou d'une seule instance, d'abord parce qu'une grande partie de nos écoles au Québec, nos milliers d'écoles, sont situées sur le réseau municipal. Donc, le réseau municipal est géré par les municipalités, à l'évidence. Il y a plusieurs écoles, néanmoins, qui sont situées sur des routes qui sont sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable, mais au-delà de ce fait-là, quand on parle à un parent, quand on parle à un enfant, quand on parle à n'importe qui, ça ne l'intéresse pas de savoir qui gère quelle rue, là. Ce que les gens veulent, c'est que ce soit sécuritaire.

C'est pour ça qu'il faut le faire vraiment en collaboration, parce qu'il reste qu'il faut composer avec cette réalité-là. Moi, je ne peux pas, comme ministre, arriver à l'école ici à côté, qui est sur le réseau de la ville de Québec, puis venir dire à la ville de Québec : Voici comment tu vas gérer ton réseau, ou voici qu'est-ce que tu vas faire dans telle ou telle rue. Tu vas mettre un radar telle place, un arrêt-stop telle place. Je ne peux pas faire ça, tu sais. La ville de Québec, à juste titre, me dirait : Je suis capable de gérer mes affaires. Et je ne peux pas non plus, et eux ne peuvent pas venir me dire quoi faire avec mes routes, en théorie.

Mais ce qu'on peut faire... puis pour avoir parlé, notamment, avec le maire de Québec de ça, avec la mairesse de Montréal, avec plusieurs maires, je me promène beaucoup, moi, puis souvent, j'aborde... tu sais, même si les réunions portent sur autre chose, je leur dis... je dis : Vous, qu'est-ce qui se passe ici, la sécurité, les limites de vitesse autour des... pas juste autour des écoles, mais de façon générale, qu'est-ce que vous pensez des normes d'aménagement? Qu'est-ce que vous pensez des... Nous, on a, au ministère, dans le tome V, entre autres, certaines normes d'aménagement sur la... puis les normes de signalisation qui dictent un peu ce qu'on doit faire partout. Les grandes villes ont leurs propres services, souvent, d'urbanisme, et de travaux publics, et tout ça. Les plus petites municipalités, c'est moins le cas. Ils ont moins de ressources, des fois, alors vont se fier sur les normes qui sont faites au gouvernement. Donc, que pensez-vous de ça? Qu'est-ce que vous pensez qu'on pourrait changer, améliorer pour à la fois vous donner plus de latitude et, je dirais, renforcer cette capacité-là de... dans un contexte où on a une juridiction croisée, où il y a certaines rues que c'est moi qui gère, certaines rues, c'est vous qui gérez, qu'est-ce qu'on fait pour avoir des normes qui soient les plus utiles possibles et les plus applicables possibles sur un vaste réseau qui, au risque de me répéter, là, n'est pas tous... n'est pas partout de la responsabilité de la même personne?

Alors, c'est quelque chose que j'ai abordé souvent avec la FQM, avec l'UMQ, parce que tout le monde est préoccupé par la même chose. Tout le monde veut plus de sécurité sur son réseau, encore une fois, pas seulement autour des écoles, mais notamment autour des écoles. Puis je pense beaucoup aux limites de vitesse en vous parlant de ça, là. Autour des écoles, c'est quand même assez réglé comme enjeu, dans le sens où c'est 30 kilomètres-heure. Est-ce que les gens respectent systématiquement la limite de vitesse? Ça, c'est autre chose. Et des fois, moi, je trouve encore invraisemblable et déconcertant quand je vois un exemple d'une voiture qui ne respecte pas une limite de vitesse de 30 aux abords des écoles, causant ou non un accident, là. Mais, tu sais, moi-même, des fois, je me promène aussi en voiture puis je vois des gens qui vont vite près des écoles ou près d'une... près des, tu sais, des endroits où il y a des gens qui se promènent, il y a des gens qui sont dehors, qui vont profiter d'espaces publics. Quant à moi, ça n'a aucun sens, là. Donc, alors, c'est ça.

Donc, j'en parle beaucoup avec les municipalités, et tout le monde est volontaire. J'ai... et très peu de temps avant que j'arrive, là, justement, depuis le décès en décembre, puis depuis ce temps-là, on en parle beaucoup, je me suis engagée à déposer un plan en sécurité routière qui va bonifier tout ce qui se fait déjà. Parce que je l'ai dit, il y a déjà beaucoup d'argent, il y a déjà beaucoup de programmes, et là mon... je pense que mon temps achève, mais donc je ne déclinerai pas, mais j'aurai l'occasion d'y revenir. Il y a déjà des programmes, dont un qu'on a nous-mêmes créé en 2022, nous-mêmes étant le gouvernement de la CAQ.

Donc, c'est un programme qui s'appelle le TAPU, qui a été créé en 2022, une enveloppe de 56 millions, grâce auxquels on a été capable de financer plusieurs projets, notamment des projets... Tu sais, on donne de l'argent, en fait, aux municipalités pour qu'elles puissent faire des aménagements sécuritaires, entre autres aux abords des écoles. Les municipalités, je le disais, eux autres ont une responsabilité dans la gestion de leur réseau, et celles qui choisissent de faire des aménagements pour renforcer la sécurité autour des écoles nous déposent des projets, et nous, on paie jusqu'à 50 % des dépenses admissibles dans ces projets-là. C'est un programme, comme je le dis, qui, avant 2022, n'existait pas.

Alors déjà, c'est une belle avancée, parce que, souvent, tu sais, je le disais, les municipalités sont très volontaires, mais dans une conversation sur des responsabilités ou des projets partagés, la question de l'argent arrive très vite, là. Tu sais, on sait comment ça fonctionne. Donc, quand tu démontres de la volonté d'avancer ou de progresser dans quelque chose, de faire des projets, de poser des actions, rapidement, l'enjeu financier arrive. Alors donc, encore une fois, on a été au rendez-vous, nous, au ministère. On a créé ce programme-là pour pouvoir fournir des fonds aux municipalités pour avoir plus de sécurité sur les réseaux, entre autres aux abords des écoles, et je pourrai revenir sur plus de détails plus tard.

Argumentation

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le député de Taschereau, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, je suis heureux de voir que la ministre, là, est sensible à la question de la sécurité routière autour des écoles. Elle et moi avons des enfants. Il me semble l'avoir entendue dire qu'elle allait à l'école à pied quand elle était jeune, ce qui est mon cas aussi. On faisait partie des 80 % de jeunes qui se déplaçaient à pied vers l'école quand on était jeunes, alors que ça a été souligné ce matin, là, sur le... pendant le point de presse, aujourd'hui, c'est seulement 10 % des enfants qui se dirigent à l'école à pied. Il y a plein d'éléments qui font en sorte qu'on est arrivés à cette situation-là. Notamment, il y a beaucoup de parents qui trouvent que les abords des écoles sont rendus dangereux, parce qu'il y a trop de voitures, parce que, s'il y a des mauvais comportements... Donc, ils vont porter, eux autres aussi, leurs enfants en auto à l'école.

Mais il y a aussi la question de l'aménagement urbain, la façon dont on conçoit nos villes, la façon dont on s'étale, la localisation des écoles qui est problématique. Je vous en avais parlé... j'en avais parlé à la ministre lors d'une rencontre précédente, mais le choix de localisation d'une école a une influence sur le type de modes de déplacement

que les jeunes vont utiliser pour se rendre à l'école. Si l'école est disposée sur un terrain qui n'a pas vraiment de valeur marchande pour la municipalité puis qu'elle est installée au bord d'une autoroute, comme ici, on a un cas à Québec, l'école... la nouvelle école secondaire à Beauport, bien, évidemment que les jeunes n'auront pas, disons, l'environnement adéquat ou idéal, propice, pour se déplacer à pied vers l'école ou à vélo. Oui, c'est vrai qu'il y a des choses qui se font, puis je ne veux pas négliger et sous-estimer le travail qui se fait, là, par les différentes campagnes, par le gouvernement. C'est vrai qu'il y a des campagnes qui sont menées par la SAAQ, et une chance qu'on a ces campagnes-là parce que je pense qu'on aurait un bilan encore pire.

Par contre, c'est ce que je soulignais tantôt, on n'arrive pas... on a atteint un plateau, on n'arrive pas à passer sous les 300 décès sur nos routes depuis 2013. On est stalés, là. Excusez-moi le mot, là, mais on est bloqués. Le nombre de décès de piétons demeure élevé, à plus de 50 par année, de décès de piétons... à plus de 50 par année, avec une importante variation à la hausse en 2022. C'est similaire pour les motocyclistes. Les décès dus à l'alcool ont globalement baissé, mais pour être remplacés par les distractions au volant. Donc, on est tout le temps en train de faire de la sensibilisation. Donc, c'est ça, donc, on a atteint un plateau.

Maintenant, est-ce qu'on veut aller plus loin? Est-ce qu'on veut s'améliorer? Est-ce qu'on veut... Est-ce qu'on veut faire ce pas-là? Je pense que oui. Je pense que c'est le souhait aussi de la ministre. Mais à qui on doit se comparer pour atteindre ces objectifs-là? Parce que pour l'instant, là, les campagnes de sensibilisation, on a atteint le maximum de ce qu'on pouvait en tirer. Il ne faut pas arrêter, mais on a atteint le max.

Donc, qu'est-ce qu'on fait? Puis c'est pour ça que je reviens avec la vision zéro. La vision zéro, ce qu'elle dit, c'est : L'humain est faillible. L'humain va faire des erreurs. Qu'est-ce qu'on fait après ça, comme législateurs, comme concepteurs d'environnements routiers, notamment, qu'est-ce qu'on fait pour corriger ces enjeux-là? On peut faire de la sensibilisation, mais on va continuer à avoir des humains qui vont prendre un coup de trop, qui ne s'attacheront pas, qui vont rouler trop vite, consciemment ou non, près des écoles. Donc, qu'est-ce qu'on fait?

On fait une route... On fait des routes qui pardonnent. On fait des systèmes qui sont sûrs. Actuellement, on en fait, des systèmes qui sont sûrs, en tout cas qui s'en approche. Le système autoroutier au Québec est fait pour être... pour pardonner aux comportements ou au manque de sommeil, par exemple, d'une personne. Les emprises sont larges, il n'y a pas d'obstacle, il n'y a pas d'arbre. Il y a des glissières le long des endroits qui seraient potentiellement dangereux pour les automobilistes. Donc, si jamais il y a un comportement x ou y, où l'automobiliste l'échappe, pour dire ça en bon Québécois, bien, il y a de bonnes chances pour qu'il n'en meure pas parce que la route est conçue pour pardonner cette défaillance humaine.

Mais pour être capable de faire ça, il faut remettre la responsabilité sur les épaules des concepteurs routiers et du législateur. Et, en ce sens-là, la ministre a nommé tantôt le tome V, évidemment. Je pense qu'il faut aller vraiment plus haut. Il faut revoir le tome V pour le rendre beaucoup plus ambitieux. Actuellement, c'est l'outil dont se servent les municipalités. Évidemment, les municipalités peuvent aller plus loin, souvent avec l'accord de la ministre, mais peuvent aller plus loin que le tome V. Mais c'est la base minimum qui, malheureusement, sert de référence pour beaucoup de municipalités, entre autres les petites municipalités qui n'ont pas des services d'urbanisme adéquats. Donc, pour être capables de monter la barre, il faut que le tome V soit plus ambitieux.

Il faut aussi évidemment travailler sur le Code de la sécurité routière. On en a déjà parlé précédemment, ce n'est pas normal que certaines amendes, notamment celui de ne pas payer à un péage routier, soit plus élevée, l'amende, là, que celui de ne pas respecter un passage piétonnier. Ça n'a juste aucun sens. C'est comme si on donnait plus de valeur au fait de ne pas payer un péage qu'à la vie humaine qui peut être sauvée par le respect d'une traverse piétonne.

Donc, moi, j'aimerais vraiment, là, qu'on puisse éventuellement, puis c'est une demande que je fais formellement à la ministre, au-delà du plan qu'elle déposera pour sécuriser les écoles, les abords des écoles, revoir le Code de la sécurité routière. Il est grand temps de le dépoussiérer et travailler sur le tome V.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre pour une période de cinq minutes.

Mme Guilbault : Oui. Bien, très intéressant, l'angle que vient d'aborder le député de Taschereau. Effectivement, c'est ça, là, on parle du tome V, des petites municipalités qui n'ont pas tous les mêmes pouvoirs ou les mêmes moyens, en tout cas, que les grandes municipalités et encore moins que le gouvernement. C'est un peu ce que je disais tantôt, puis il a raison. Et puis, encore une fois, je vais être très clair sur ma volonté, justement, qu'on en fasse plus, là, tu sais. Puis je regardais, tout à l'heure, les statistiques, puis une chose intéressante qu'on a portée à mon attention, vous voyez, alors que les piétons, malheureusement, les statistiques ont augmenté, on a eu une baisse de 56 % des décès et de 9 % des blessures légères pour les cyclistes. Donc, ça, vous voyez, c'est une bonne nouvelle. C'est un exemple du fait que, quand on pose des actions, on est capable de s'améliorer puis d'améliorer nos bilans.

• (10 h 30) •

Alors il faut faire la même chose avec les piétons. Et d'ailleurs, j'ai rencontré les... Bien, en fait, depuis, moi, que je me suis engagée à déposer ce plan-là... évidemment, je ne fais pas ça tout seul dans mon bureau, là, je fais une série de rencontres. Et j'ai rencontré plein de gens très intéressants, variés, qui ont un point de vue ou une manière d'aborder ça qui est varié. J'ai rencontré, entre autres, la Fédération des comités de parents, la fédération des transporteurs scolaires. J'ai rencontré, je le disais, les grandes unions municipales, plusieurs villes, la FADOQ. J'ai rencontré Jean-Marie De Koninck, que tout le monde connaît, là, qui est un pilier de la sécurité routière, qui a longtemps présidé la table sur la sécurité routière, qui a fait Nez rouge, qui fait encore Nez rouge, d'ailleurs. J'ai rencontré Piétons Québec. J'ai rencontré qui d'autre? En tout cas, je ne veux pas prendre tout le temps là-dessus, mais c'est juste pour dire... les

signaleurs routiers. Les signaleurs routiers, d'ailleurs aussi, mention, là, parce que, quand on parle de sécurité routière... encore une fois, les écoles, les aînés, mais les signaleurs routiers aussi... C'est un gros enjeu, la sécurité aux abords de nos chantiers, et ça aussi, moi, j'ai ça à l'esprit pour mon futur plan.

Donc, j'ai rencontré toutes ces personnes-là, entre autres, et, comme je dis, qui amènent des angles variés. Et peut-être, si on prend l'exemple des écoles... je parlais aux gens de la fédération de parents, aux gens qui font le transport scolaire, et un des paradoxes de ça... puis j'ai rencontré le député de Taschereau aussi, quand même, il faut le mentionner, personnage important aussi en matière de sécurité routière. J'étais avec ma collègue ministre du Sport... et c'est le 15 mars dernier, je pense, puis je lui ai exposé un petit peu, d'ailleurs, dans cette rencontre-là, mon plan de match, là, mais donc, c'est ça.

Alors, si on parle des écoles... puis quand je parlais, tant aux comités de parents qu'aux gens qui font le transport scolaire... me disaient : On est un peu dans une espèce de cercle vicieux. Parce que je disais aux gens qui font le transport scolaire : Quel est, selon vous, le problème ou, tu sais, qu'est-ce que vous observez, qu'est-ce qui est différent, qu'est-ce qui a peut-être changé, qui empire, qui s'améliore? Parce que c'est eux qui sont là tous les jours dans nos écoles, le matin, puis le soir, et le midi, même.

Donc, alors, c'est ça, puis dans la mesure où on va de moins en moins à l'école à pied, le député de Taschereau a parfaitement raison... Moi, j'ai grandi, entre autres, dans Chutes-de-la-Chaudière, et on allait à l'école à pied, et là, maintenant, ça ne semble plus être le cas. Moi, ma fille commence l'école en septembre, puis à cause des distances, elle ne pourra pas y aller à pied, là. Alors, ça, c'est malheureux, mais toujours est-il que... et ce qu'ils me disaient, c'est qu'il y a de plus en plus... justement, de moins en moins de gens qui y vont à pied et donc de plus en plus de parents aussi qui vont reconduire leurs enfants à l'école. Et là il n'y a absolument rien, évidemment, d'accusateur là-dedans, ce n'est pas du tout ça, la question. C'est que les parents, pour toutes sortes de raisons, se disent : Il faut que j'aille reconduire mon enfant, soit l'autobus, ça ne fonctionne pas, c'est trop loin pour y aller à pied ou en vélo. Et donc il y a tellement de voitures aux abords des écoles à cause de ça...

Puis peut-être que ça varie d'une place à l'autre, là. Moi, je vous parle... la fédération, donc eux, ils ont un point de vue global de tout le Québec. Ça peut varier d'une région à l'autre, mais il y a tellement de voitures aux abords des écoles que les parents eux-mêmes sont stressés de ça. Ils arrivent et ils vont porter leurs enfants à l'école, voient toutes ces voitures-là, mélangées aux autobus, et avec des aménagements pas toujours optimaux, et donc là veulent débarquer leurs enfants le plus proche possible de la porte de l'école pour ne pas qu'ils soient... tu sais, qu'ils s'exposent au péril des nombreuses voitures, mais ce faisant, participent au volume de voitures qui est là.

Puis, encore une fois, il n'y a rien d'accusateur là-dedans, là. Je veux dire, tout le monde fait attention, tout le monde fait ce qu'il peut, mais ça fait en sorte qu'il y a tellement de véhicules, des voitures ou des autobus, proches des écoles que, là, on tombe dans une espèce de cercle vicieux. Alors, ça, c'est quelque chose qu'il faut avoir à l'esprit. Et là je disais, justement, à la Fédération des comités de parents... puis ils me disaient : Oui, c'est vrai... donc le transport scolaire devrait devenir un espace de service essentiel, tu sais, s'assurer que tout le monde a accès à du transport scolaire. Puis là je mets à part les enjeux, des fois, qu'il peut y avoir, de négociations, de grève, et tout ça, là, mais, sur le fond, avoir du transport scolaire accessible partout, le plus accessible partout, pour que, justement, on ne soit plus obligés d'aller reconduire nos enfants en voiture.

Et là je vois que mon temps achève, donc j'aborderai un... mais toute la question de l'aménagement, je l'ai abordée avec le député de Taschereau. On est face à une situation où il y a plein d'écoles, déjà, qui sont dans des réseaux, des quartiers déjà aménagés, sur lesquels on peut plus ou moins... on peut avoir une emprise. Puis je parlais au maire de Québec, lui, il va faire des aménagements, notamment dans le coin ici, en basse-ville, mais il y a des endroits où on s'apprête à développer des quartiers, et là on a tout le pouvoir d'orienter puis de modéliser l'aménagement en fonction de ce souci-là, ce dont j'ai discuté avec ma collègue des Affaires municipales, qui est justement en train de faire sa politique d'aménagement, et j'y reviendrai.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci, Mme la ministre. Alors, je cède maintenant la parole au député de René-Lévesque pour une période de cinq minutes.

M. Montigny : Merci beaucoup, Mme la Présidente. En commençant, laissez-moi simplement vous dire que je suis vraiment très, très content qu'on ait cette discussion-là entre nous. Vous savez, moi, j'ai été maire de Baie-Comeau, là, plus d'un mandat. J'ai été élu deux fois, là, comme maire de Baie-Comeau. J'ai été impliqué dans plusieurs discussions, décisions en lien avec cet enjeu-là qui est, pour moi, extrêmement important, là, quand on parle de la sécurité des enfants, mais la sécurité de tout le monde en général, là, parce que de plus en plus de personnes, là, comme Mme la ministre le disait, fréquentent les alentours des écoles, tout ça. Ça fait que c'est vraiment un enjeu extrêmement important. C'était important pour moi, oui, parce que j'ai été maire, mais parce que j'allais à l'école à pied, moi aussi, quand j'étais jeune, à la fois au primaire, à la fois au secondaire, sauf les fois où ma tante, qui était enseignante, avait pitié de moi quand il faisait très froid puis qu'elle m'embarquait avec elle. Mais, bon, ce n'était quand même pas fréquent.

Juste vous dire que c'est vraiment un enjeu important, mais aussi, j'ai constaté plusieurs choses, parce que j'ai été aussi enseignant. Ma carrière à moi, c'est l'enseignement. J'ai aussi travaillé dans une commission scolaire, à cette époque-là, pour travailler avec les enseignants et trouver diverses solutions, à la fois sur la réussite éducative, mais aussi sur toutes sortes d'enjeux qui concernent les directions d'établissement. Mon rôle était de les accompagner. Alors, ça nous a permis d'avoir plusieurs discussions là-dessus.

La sécurité piétonne aux abords des écoles, c'est vraiment une priorité pour notre gouvernement. Mme la ministre l'a bien mentionné, on est en mode action là-dedans. Effectivement, l'actualité nous interpelle tous, là, comme élus,

mais comme humains, puis les enjeux de sécurité nous préoccupent. Ça fait qu'on a avancé là-dedans, puis aujourd'hui, j'aimerais prendre le temps de vous... en fait, de discuter avec vous de certains enjeux, Mme la Présidente, notamment tout l'enjeu où on a vraiment des passages piétonniers qui ne sont pas tout le temps respectés par des conducteurs.

L'enjeu des passages piétonniers a mobilisé beaucoup de discussions, quand j'étais maire, par mes conseillers municipaux, les gens dans les comités de sécurité routière. Je nous amène juste un élément de réflexion. La concertation entre les gens au service d'urbanisme, les gens d'aménagement, les gens qui entretiennent des sociétés, des parcs des municipalités, qui pensent bien faire en aménageant, mais en mettant, tu sais, je dirais, des végétaux, là, qui poussent devant les endroits où il y a du... tu sais, des panneaux de signalisation. Alors, il faut se donner une réflexion pour que les passages piétonniers soient extrêmement visibles, qu'il n'y ait rien pour les obstruer.

Puis effectivement on a remarqué, dans certains cas, autour des écoles, que le brigadier scolaire a à gérer maintenant, en plus de gérer les étudiants qui... bien, les élèves, en fait, les enfants qui viennent à l'école à pied, mais à gérer aussi, des fois, comme Mme la ministre le disait tout à l'heure, les véhicules qui viennent au travers, aussi, de passages piétonniers, où le brigadier scolaire a à gérer, là, les enfants qui s'en viennent, etc. Alors, c'est important d'avoir ça en tête puis d'aussi dire aux parents d'avoir cette réflexion-là, quand on va porter notre enfant, de prendre le temps de regarder cet espace, qui est à la proximité de l'école, pour s'assurer qu'on soit extrêmement concentré de ce qu'on fait puis bien noter que, plus il y a de circulation autour, bien, le brigadier scolaire est très interpellé. Et je veux, en même temps, le féliciter pour son travail, là. C'est quelque chose vraiment important, le rôle de brigadier scolaire. Moi, je l'ai vécu. J'en connais plusieurs dans ma circonscription. Alors, c'est vraiment un travail extrêmement important.

J'aimerais ça aussi revenir sur l'enjeu des municipalités qui ont besoin du soutien de Québec là-dedans. Brièvement, il me reste quelques secondes, simplement dire que, Mme la ministre l'a dit, là, le programme qu'on a mis en place est important, là. 56 millions pour aider les municipalités du Québec à intervenir dans ce domaine, c'est important.

La Présidente (Mme Poulet) : Alors, je cède maintenant la parole à la députée de Saint-Laurent pour une période de cinq minutes.

• (10 h 40) •

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Tout d'abord, je tiens à remercier mon collègue député de Taschereau, merci, pour l'interpellation. C'est vraiment, aujourd'hui, je pense, une occasion très importante. Et aussi merci à la ministre puis les collègues qui sont présents, mais un merci tout particulier... c'est une des rares fois que je fais une interpellation, Mme la Présidente... j'en ai fait quand même quelques-unes ici, mais je pense que c'est la première fois que nous avons un public avec nous qui nous accompagne. Moi, ça fait... je rentre dans ma cinquième année comme députée. C'est la première fois que je fais un point de presse avec des élèves aussi articulés et qui portent le message de leurs camarades de classe avec tellement d'éloquence. On vous salue, nous vous voyons. Merci aux parents, Montréal-Nord, présent, Saint-Flavien, présent. Énormément de personnes qui sont avec nous, et ça se fait, tout ça, avec des propositions constructives. Et je trouve que c'est ça, au fond, une des meilleures façons qu'on est capable d'avancer des sujets importants, complexes, mais dont la population s'attend à ce que nous, on soit capables de travailler tous ensemble. Alors, je veux vous dire sincèrement merci à vous tous.

Puis la ministre l'a très bien dit dans son propos, elle disait que ça touche, oui, les piétons... on parle beaucoup des enfants, mais je la remercie aussi d'avoir souligné pour les aînés. C'est excessivement troublant, les chiffres qu'on a par rapport... lorsqu'on regarde le tableau, les personnes qui sont happées mortellement, donc je suis contente qu'elle y ait fait allusion.

Si vous le permettez, je vais remercier des gens, particulièrement dans mon comté, à Saint-Laurent. J'ai des élèves de l'école Louis-Hébert qui ont écrit, avec leurs parents, une pétition, et il y a une maman qui me dit : Est-ce que les élèves peuvent écrire la pétition? Bien, certainement. Puis ce sont les élèves, avec leurs parents, évidemment, leurs enseignants, qui ont écrit une pétition. Permettez-moi de vous la lire, je l'ai déjà déposée ici. Alors, 1 498 pétitionnaires...

«Considérant [que] les collisions fréquentes entre automobilistes et piétons et piétonnes;

«Considérant que chaque personne blessée ou tuée par un ou une automobiliste représente une tragédie qui aurait pu être évitée;

«Considérant l'augmentation de la circulation automobile dans des secteurs résidentiels et scolaires;

«Considérant l'autorité du ministère des Transports;

«Considérant l'importance du leadership et de l'effet de levier du gouvernement du Québec pour assurer que la sécurité piétonne soit une priorité à chaque palier gouvernemental.

«Et l'intervention réclamée se résume ainsi :

«Nous, signataires, demandons au gouvernement du Québec de reconnaître les dangers auxquels font face les piétons et les piétonnes à cause des automobilistes; mettre immédiatement à l'étude différentes solutions, y compris en infrastructure, afin d'assurer la sécurité des piétons et [...] piétonnes; veiller à augmenter les ressources affectées à l'incitation et à la sécurisation de la mobilité active et d'autres alternatives aux automobiles privées; mettre en place des pénalités dissuasives et punitives plus sévères au Code de la sécurité routière pour les infractions en zone scolaire.»

Moi, ma question aujourd'hui, sur ce premier bloc qui m'appartient, j'aimerais revenir sur les interventions réclamées par les citoyens et d'autres personnes qui ont signé la pétition.

Reconnaître le danger auquel font face les piétons, les piétonnes à cause des automobilistes, je pense que c'est un acquis. La ministre l'a déjà dit d'entrée de jeu, elle le reconnaît. Alors, ça, on peut tout de suite dire que c'est fait.

Mettre immédiatement à l'étude différentes solutions, y compris en infrastructures, afin d'assurer la sécurité des piétons, ça, je pense qu'on peut entendre la ministre, si elle veut mettre, justement, d'autres mesures en application. Puis, si vous voulez, parce que je pense que c'est important... Est-ce que je peux lui remettre, avec consentement,

juste la pétition pour qu'elle l'ait sous les yeux, là, pour que... Ça ne vous dérange pas? Merci. Avec le consentement de tout le monde.

Veiller à augmenter les ressources affectées à l'incitation, à la sécurisation de la mobilité active. Les ressources, là, on parle aussi, par exemple, là, les photoradars, mais aussi d'autres ressources. Ça peut être des ressources humaines. On parlera tantôt des brigadiers et brigadières, parce que j'ai beaucoup de choses à dire, parce qu'à juste titre, la ministre a parlé des signaleurs, mais moi, je vais aussi parler des brigadiers tantôt, mais pas maintenant, dans ce bloc-ci.

Et l'autre élément, dans l'intervention, réclamé, mettre en place des pénalités dissuasives et punitives plus sévères au Code de la sécurité routière. Alors, moi, ça serait vraiment sur les trois derniers éléments qui sont dans la pétition, qui est réclamé par les citoyens, que j'aimerais entendre la ministre à ce sujet. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci beaucoup. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre pour une période de cinq minutes.

Mme Guilbault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Très intéressant puis bravo aux élèves de l'école, dont j'apprécie particulièrement le nom d'ailleurs, de l'école Louis-Hébert dans Saint-Laurent. Merci pour l'effort, c'est... puis, tu sais, c'est ça... puis je me permets, là, de montrer à nouveau le travail d'un élève ici qui est venu me porter ça. Puis on sent que la conscientisation déborde les adultes, là. Tu sais, c'est les enfants eux-mêmes qui s'intéressent à leur propre sécurité puis qui réclament des actions pour leur propre sécurité. Donc, je trouve ça tout à fait admirable, et, qui sait, ce sera peut-être notre relève en politique après que la députée de Saint-Laurent et moi, un jour, ne seront plus ici. C'est nos enfants qui vont prendre la suite.

Donc, alors, bien, je vais revenir sur les points en question. Effectivement, le premier, reconnaître le danger, je pense que c'est acquis, là. Il n'y a personne... puis encore le danger, je veux dire, danger potentiel, Disons, il y a quand même des endroits mieux aménagés que d'autres, mais c'est vrai qu'il y a des endroits où c'est particulièrement problématique, entre autres dans nos régions. Tu sais, les écoles sur les routes numérotées, donc les routes du ministère, là, dans certaines régions, ça va vite, et tout ça, comparé à des groupes où on est dans un quartier résidentiel densifié, où là, déjà, les limites de vitesse sont naturellement moins élevées. Alors, c'est acquis.

Deuxième, bon, mettre immédiatement à l'étude différentes solutions et comprendre l'infrastructure afin d'assurer la sécurité des piétons et des piétonnes, bien, c'est un peu ce que je suis en train de faire, là. Puis dans les diverses discussions que j'ai eues, les discussions que j'ai avec mon... avec mes sous-ministres, je pense, c'est vendredi dernier, ça se peut-tu, ça fait une semaine qu'on a eu notre dernière rencontre ou... vendredi, c'est ça. Ça fait une semaine aujourd'hui que j'ai eu ma dernière réunion avec mes gens qui s'occupent de ça chez nous, pour leur donner un peu les orientations où je veux aller.

Puis je le disais tout à l'heure, pour moi, il y a deux grands volets, avec des sous-volets à ça, mais je regarde tout ce qui touche l'aménagement. Puis c'est ça, j'ai été un peu... ça a été abrupt, la fin de mon dernier bloc, mais tout ce qui touche l'aménagement, il y a plein d'écoles déjà installées sur des réseaux développés, donc on ne refera pas ces quartiers-là. Mais il y a quand même des leviers d'intervention puis des marges de manoeuvre pour, entre autres, les grandes villes. Je donnais l'exemple d'ici, à Québec, parce que le maire Marchand m'en a directement parlé, de ce qu'il compte faire ici, entre autres, en basse-ville. Mais donc, pour les futurs quartiers...

Et ma collègue des Affaires municipales, justement, a déposé, l'an dernier, la politique d'aménagement du territoire, et là elle est en train de... ou elle l'a déposée, la politique, le plan... Je ne sais plus comment elle l'appelle, en tout cas, je ne vais pas perdre du temps avec ça, mais c'est un document officiel qui s'appelle... bon, c'est ça, le Plan de mise en oeuvre de la politique d'aménagement du territoire. Et là-dedans il y a au moins deux mesures, là, qu'on a travaillées ensemble et dont le porteur est chez nous, donc soutenir la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports par des outils d'aide à sa réalisation, l'action spécifique 3.1, et l'action spécifique 3.2, mettre en place la table d'action concertée en sécurité routière.

Alors, ça... donc, ça, c'est explicite, là. C'est juste, je ne sais pas si elle l'a déjà déposé ou non.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Pas encore. Bon, bien, je ne sais même pas si j'ai le droit de dire ça, en fait, si elle ne l'a pas déposé, mais ce n'est pas grave, elle ne le saura pas. On ne lui dira pas que je l'ai dit. Puis donc, juste pour... tu sais, quand même, il faut que je fasse attention, là, peut-être qu'il y aura des changements. Si elle n'a pas déposé le document, ça se peut que ça évolue encore. Mais j'en ai discuté avec elle, je l'ai rencontrée, j'ai rencontré plusieurs collègues, mais elle, puis, pour nous, c'est important d'avoir des éléments comme ça dans cette politique-là. Parce que, je l'ai dit, c'est plus difficile d'agir sur ce qui est déjà développé, mais le futur aménagement doit prendre en compte cette nécessité-là d'avoir un souci pour la sécurité, un souci pour le transport actif, sécuritaire. Moi, je veux que les enfants aillent à l'école à pied autant que possible, donc c'est déterminant, la façon dont tu développes tes quartiers.

Tu sais, moi, j'ai une école qu'on va construire bientôt dans Louis-Hébert, justement, là, parce que... puis c'est le meilleur exemple, là. Ça vient de m'arriver, moi, ça, dans mon dernier mandat, dans Louis-Hébert, puis c'est un des acquis dont je suis fière pour ma circonscription. J'ai des gens, dans le quartier de l'Érable rouge, à Cap-Rouge, que les enfants en maternelle étaient obligés d'aller à l'école à six kilomètres, à l'école Filteau, à Sainte-Foy. Bon, vous direz, six kilomètres, ce n'est pas dramatique, mais quand tu as cinq ans, je veux dire, c'est impensable que ces élèves-là se rendent là autrement qu'en autobus ou en voiture.

Alors, j'ai obtenu du précédent ministre de l'Éducation qu'on construise une nouvelle école dans le secteur Chaudière pour que... puis il y a plein de maisons qui se développent, et tout ça, le tramway va arriver dans ce coin-là.

Donc, on va avoir plein d'enfants qui vont arriver autour de là. Alors, une école pour qu'ils puissent tous aller potentiellement à l'école à pied. C'est un exemple, là, flagrant de ce dont on est en train de parler et on voudrait que ce soit comme ça un peu partout au Québec. Je vois le temps, mon Dieu, ça avance vite.

Alors, c'est un exemple de solution. Ce qu'on a enchâssé dans le plan de mise en oeuvre, le futur plan de mise en oeuvre de ma collègue pour la politique d'aménagement, c'est concret. C'est un souhait explicite qu'on enchâsse dans ce plan de mise en oeuvre. Alors, ça va être une manière d'orienter l'aménagement en fonction de souci de sécurité. Là, je n'ai pas vraiment le temps d'aborder un autre sujet. C'est stressant, cette formule-là, parce que... Bon, en tout cas... bien je reviendrai, parce que mettre immédiatement différentes solutions... il n'y a pas juste l'aménagement, mais l'aménagement, c'est un point vraiment important. Moi, j'ai deux grands volets, l'aménagement et tout ce qui touche...

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, merci, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole au député de Gaspé pour une période de cinq minutes.

• (10 h 50) •

M. Sainte-Croix : Merci, Mme la Présidente. Salutations cordiales à Mme la ministre, bien entendu, mes très estimés collègues. Nos distingués invités aussi en tribune, très heureux de vous savoir parmi nous pour un sujet important, pertinent. Auditeurs et auditrices, bonjour à tous et bonjour à toutes.

D'entrée de jeu, je vous demanderai une certaine forme d'indulgence aujourd'hui à mon égard, considérant que j'ai égaré ma deuxième paire de yeux dans le cours de la semaine. Alors, ça se peut que mon recours à mes notes soit quelque peu plus problématique, mais ce n'est rien de majeur.

J'ai aussi, bien entendu, au-delà du privilège d'être député, le privilège d'être papa. Donc, moi, je suis papa de deux enfants, un dont l'école est terminée et puis une dont l'école se poursuit au secondaire. Donc, ça amène, bien entendu, une particularité spéciale aussi de pouvoir discuter de ça avec vous, nos membres des oppositions, principale et de la deuxième opposition. Donc, là aussi, il y a quelque chose de particulier, là, à ce niveau-là. Et puis c'est d'autant plus spécial aujourd'hui que je recevrai, dans les prochaines semaines, une visite scolaire d'une localité de chez nous, de Murdochville. Donc, ça m'amène un point de vue, là, tout à fait particulier sur des réalités que nous vivons, d'une part comme parent, bien entendu, comme citoyen en général, mais aussi comme député, là, préoccupé par, d'une part, la sécurité de nos étudiants, de nos élèves, bien entendu. Donc, particulièrement heureux d'être ici aujourd'hui pour cette discussion entourant la sécurité routière, notamment celle relative aux zones scolaires.

Je prends pour acquis qu'on s'entend pour dire qu'ici, là, pour l'ensemble de nos collègues, c'est une priorité, hein, absolue, au regard de la sécurité, d'une part, de nos piétons en général, mais de nos élèves en particulier. Et ça doit demeurer une priorité, je crois, dans les années à venir, surtout autour de nos écoles, bien entendu. Malheureusement, là, les récents événements tragiques qui ont eu lieu à Montréal sont la preuve qu'il faut continuer à redoubler d'efforts, hein, au quotidien en termes d'initiatives visant à améliorer la sécurité de nos piétons, de nos cyclistes, de nos élèves en déplacement dans les zones scolaires. Heureusement, ma collègue la ministre a un plan, et j'aurai le plaisir aujourd'hui d'en discuter avec vous.

Mme la Présidente, j'en profite aussi, par ailleurs, pour remercier mon collègue de Taschereau de nous avoir conviés aujourd'hui pour discuter de cet important dossier qui nous touche tous de près. D'ailleurs, il aura l'opportunité d'apprécier le leadership de la ministre dans le dossier et de nous entendre...et nous, pardon, d'entendre ses propositions constructives à cet égard.

Plus précisément, j'aimerais aussi discuter avec vous du programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière, une initiative particulière, que je nommerai, là, aujourd'hui, simplement le Fonds de la sécurité routière, pour les fins de notre discussion. Les objectifs de notre Fonds de la sécurité routière sont simples, vous les connaissez : améliorer le bilan routier et soutenir financièrement les victimes de la route. Depuis 2009, le Fonds de la sécurité routière a appuyé 351 projets concrets au niveau municipal dans toutes les régions du Québec, programme évalué à 32 millions de dollars, donc des investissements importants, Mme la Présidente, au regard du sujet qui nous occupe aujourd'hui. Cette année seulement, ce sont 106 projets qui sont analysés et qui, s'ils vont de l'avant, porteraient l'ensemble des investissements accordés par le fonds de l'ordre de 45,5 millions de dollars. Donc, c'est quand même des efforts importants, significatifs au regard du dossier qui nous intéresse aujourd'hui.

Le plus intéressant à cet égard, Mme la Présidente, c'est que ces programmes sont financés par les automobilistes délinquants. On en a fait état tantôt, hein, excès de vitesse, port de la ceinture. Bref, il y a encore, malheureusement, de la sensibilisation à faire à cet égard et de la délinquance sur nos routes. Donc, les frais et les amendes découlant des excès de vitesse captés par, nommément, les photoradars contribuent lourdement à cet... au financement de ce programme. Mme la Présidente, ce sont des automobilistes non sécuritaires qui financent les mesures de sécurité routière. En quelques mots, le Fonds de la sécurité routière s'est donné quatre objectifs clairs. Dans un premier temps, diminuer les risques d'accidents sur nos routes. En second lieu, accroître la mobilité et l'autonomie des victimes de la route...

La Présidente (Mme Poulet) : Merci, M. le député. Alors, maintenant, je cède la parole au député de Taschereau pour une période de cinq minutes.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. D'abord, peut-être une petite réponse au député de René-Lévesque, qui avait eu la chance, lui, d'avoir des lifts de sa tante quand il ne faisait pas beau. Moi, ma mère était plus sévère puis elle me disait : Tu marches, mon grand, il n'y a pas de mauvaise météo, il y a juste des mauvais vêtements. Donc, j'ai marché beaucoup quand j'étais jeune.

Une voix : ...

M. Grandmont : Très sages paroles, effectivement. Puis, tu vois... la résilience, la résilience. Peut-être juste un petit retour aussi sur... une nuance, en fait, sur quelque chose que la ministre a dit tantôt, là. Oui, il y a une amélioration du bilan au niveau des accidents dits légers, mais ce qu'on veut éviter, là, puis c'est l'objet de la vision zéro, c'est les accidents graves et mortels. Dans la vision zéro, puis vraiment je l'invite à s'informer sur cette stratégie de sécurité routière là, c'est vraiment d'éliminer ces accidents graves et mortels. On prend pour acquis que des accidents légers, il va y en avoir toujours, et c'est... vraiment, ce qu'on veut éviter, c'est ce qui cause des hospitalisations ou ce qui cause des décès.

J'aimerais aller sur un autre sujet avec la ministre aussi. J'ai parlé tantôt, là, de la taille des véhicules du parc automobile. Il y a clairement, puis c'est dit par plusieurs intervenants, plusieurs experts, il y a une obésité dans le parc automobile actuellement. Il y a une obésité du parc automobile, du nombre de véhicules, ça, je vais en discuter avec sa collègue ministre des Affaires municipales dans le cadre du p.l. n° 16, mais, pour ce qui est de la taille des véhicules, ça, il y a quelque chose à faire, je pense, et j'amène aujourd'hui quelques suggestions.

D'abord, quelques statistiques, là. Le ratio voitures-camions légers s'est complètement inversé entre 1990 et 2019. En 1990, c'était 76 % de véhicules et 24 % de camions légers, alors que c'est 70 % de camions légers et 31 % de voitures... 30 % de voitures aujourd'hui. Puis il n'y a pas de différence entre... d'appétit pour le type de véhicules fourgonnettes ou VUS entre les milieux ruraux et les milieux urbains. À peu près tout le monde s'achète des VUS. Pourquoi les gens s'achètent des VUS aujourd'hui? À cause de la publicité, principalement, à cause de la publicité, la publicité qui représente un très, très grand moteur, évidemment, là... il y a 500 millions de publicités, au Québec, qui se fait par l'industrie automobile. C'est un vecteur important, un vecteur publicitaire important au Québec. Et, en même temps, cette publicité-là, bien, les usagers la paient, cette publicité-là. Si l'industrie met 500 millions de dollars par année en publicité, la facture de la publicité est refilée aux acheteurs, fondamentalement. Puis il a été démontré que, pour chaque utilitaire sport... véhicule utilitaire sport, l'utilisateur paie entre 1 500 \$ et 2 000 \$, de son véhicule, de publicité. La marge de profit pour les camionnettes serait d'environ 10 000 \$ par modèle, ce qui est largement supérieur à celle d'une petite voiture, qui équivaut à peu près à 500 \$. Donc, on comprend l'industrie de faire la promotion des VUS, aujourd'hui, puis des pick-up, des fourgonnettes, etc. La marge de profit est beaucoup plus importante pour elle.

Il y a déjà des précédents en termes de contrôle publicitaire au Québec. La SAAQ, dont on a parlé tantôt, établit déjà des lignes directrices sur le type de publicité qu'on peut faire dans l'industrie automobile. Notamment, elle ne peut pas faire la promotion de comportements qui sont dangereux. Ça, c'est une bonne chose. Est-ce qu'on peut aller plus loin? Je pense que oui. Il y a des États dans le monde qui ont décidé de légiférer plus loin, d'aller plus loin sur la publicité, la France, notamment, qui, d'ici 2028, va interdire la publicité relative aux voitures qui émettent plus de 123 grammes de dioxyde de carbone au kilomètre, à partir de 2028.

Donc, il y a possibilité des... on peut avoir des... comment je dirais ça, une législation basée sur des données techniques pour être capable de légiférer. Et aussi, autre fait intéressant, dans les informations qui sont données aux consommateurs, en France, il y aura dorénavant un marquage environnemental, un score carbone qui va inclure l'ensemble du cycle de vie du véhicule, qui va être obligatoirement accessible aux acheteurs, un peu comme on a des codes de sécurité pour les occupants de véhicules aujourd'hui au Québec.

Il y a des cas similaires au Québec. On est intervenus, au Québec, sur la Loi sur le tabac. On interdit la publicité sur le tabac parce qu'on juge qu'il y a un enjeu de santé publique. Donc, est-ce qu'on ne peut pas faire la même chose? Je demande à la ministre : Est-ce qu'on ne pourrait pas faire la même chose, au Québec, sur la publicité? Puis le but n'est pas d'interdire l'achat de véhicules utilitaires sport ou d'interdire l'achat de véhicules de type fourgonnette, mais que, dans le fond, la promotion de ce type de véhicule là soit ultimement découragée, à cause des impacts sur la sécurité et des impacts, évidemment, qui sont... les impacts environnementaux qui sont associés à ce type de véhicule là.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre pour une période de cinq minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup. Bien, très intéressant, sur les véhicules, mais peut-être revenir sur la vision zéro, parce que ça a été évoqué à quelques reprises depuis le début puis je m'aperçois que je n'ai pas commenté là-dessus. Mais moi aussi, là, je trouve ça très intéressant, la vision zéro, puis c'est un peu en filigrane de ce que je suis en train de faire dans mes travaux sur la sécurité routière. Et la vision zéro, c'est une chose, mais ça vient avec ce qu'on appelle le système sûr, là, le «safe space», donc, comme le sait probablement le député de Taschereau. Donc, on est en train de travailler là-dessus.

Et oui, il y a divers leviers pour agir. Les véhicules, c'en est un, mais tantôt, j'étais en train de parler de l'aménagement puis je disais que, pour moi, il y a deux grands fronts, et donc toute l'affaire de l'aménagement, je pense que j'ai déjà... J'ai déjà parlé quand même longuement de ça. Donc, je vais aller sur l'autre aspect qui, pour moi, touche... puis, encore une fois il y a des sous-aspects, là, à chacun des deux grands volets, mais l'autre volet, puis ça touche des choses qui ont été évoquées par mes deux collègues, c'est ce que j'appellerais répression, sensibilisation, Code de la sécurité routière, radars photos, signalisation et tout ça.

• (11 heures) •

Pour moi, ça va un peu tout ensemble, même si c'est différent. Puis, tu sais, je veux rappeler qu'on a quand même doublé les amendes dans les zones scolaires en 2019. Donc, déjà, il y a un pas qui a été franchi. Est-ce que les

amendes sont suffisamment élevées? Puis un de mes deux collègues a donné un exemple, là, où... je ne me souviens plus, là, mais il y a un autre exemple d'amende plus élevée pour quelque chose qui, dans le fond, nous semble instinctivement plus banal que de ne pas respecter une limite de vitesse dans les zones scolaires, et je suis d'accord, tu sais. Je ne me souviens pas, là, c'est quoi, peut-être qu'il pourrait me rafraîchir la mémoire, mais toujours est-il que je suis d'accord. Et c'est des discussions que j'ai eues, là. Tu sais, le Code de la sécurité routière, on le modifie régulièrement pour toutes sortes de considérations. On l'a fait... dernièrement, je présentais un dossier pour le remorquage.

Alors donc, il y a plusieurs changements qu'il faut faire dans certaines sections du Code de la sécurité routière. Donc, ce qui touche les amendes, les points d'incapacité aussi, je suis en train de voir... Tu sais, des fois, tu as des amendes, mais tu ne perds pas nécessairement de point d'incapacité. Alors, c'est quelque chose qu'on regarde aussi. Je me souviens de l'époque où on a mis neuf points d'incapacité pour les gens qui ne respectaient pas un arrêt-stop sur un autobus scolaire. Tu sais, les autobus scolaires qui ouvrent le petit arrêt-stop quand les enfants descendent, c'est neuf points d'incapacité. À moins que ça ait changé depuis, mais je pense que c'est encore neuf. Alors, tu sais, c'est quand même salé, là, comme sanction. Donc, tu y penses deux fois avant d'aller trop vite à côté d'un autobus scolaire, puis c'est parfait comme ça, quant à moi. Alors, pourquoi ne pas appliquer le même principe au fait de ne pas respecter...

Puis je vais aborder, c'est ça, les radars, parce que les radars photo, on m'en parle souvent. Il y a tous les radars sur le réseau comme tel. D'ailleurs, j'ai eu des discussions avec mon collègue sur le nouveau qu'on vient d'installer ici, pour la sortie François-de-Laval sur l'autoroute Dufferin, mais les radars pédagogiques ou les radars qui donnent des contraventions aux abords des écoles, ça, j'en parle aussi beaucoup. Puis il y a plusieurs municipalités qui nous demandent d'avoir des radars. Parce que la façon dont ça fonctionne, en ce moment, on a 54 radars au Québec, c'est le gouvernement qui les gère. Tu sais, une municipalité ne peut pas s'acheter un radar photo qui va donner des contraventions puis faire ça par elle-même au complet. Il faut le faire en collaboration avec le gouvernement.

Donc, on a, en ce moment, le PPCM, là, le projet pilote de coopération avec les municipalités. Pour l'instant, on le fait avec l'agglomération de Québec, l'agglomération de Longueuil, Montréal, Laval, Gatineau. J'ai tendance à penser qu'on se colle probablement sur les niveaux de service des corps policiers, là, donc, avec les plus grands corps policiers qu'on a. La Sûreté du Québec, bien sûr, gère les radars sur le reste du réseau supérieur, qui est notre corps de police au gouvernement, mais donc...

Alors, c'est ça, on a ce projet-là pilote. On le fait avec les plus grandes villes qui ont des corps de police de service niveau trois, quatre, cinq, qui sont donc habilités, avec les ressources et tout ça, pour pouvoir gérer potentiellement des radars photo par elles-mêmes, mais il reste que ça monopolise beaucoup de ressources, les radars photo. Ça, c'est un des enjeux auxquels je réfléchis, parce que, tu sais, tu mets un radar, oui, mais... Puis il prend des photos, mais, après ça, il y a un traitement humain, là, derrière ça. Tu sais, le radar prend des photos de tous les véhicules qui passent, mais, ensuite de ça, il y a un policier qui doit éplucher ça et faire les constats d'infraction, puis ensuite de ça, toutes les ressources de la justice, là, le bureau... le BIA, le Bureau des infractions et des amendes au ministère de la Justice, les gens qui doivent traiter ça, les contestations, etc. Alors, ça monopolise beaucoup de ressources humaines.

Donc, avant de dire : On veut plus de radars, on en veut partout... Moi, je suis pour, là, je le dis bien ouvertement, là. Je pense qu'il faudrait plus de radars photo, mais il y a une mécanique autour des radars photo qu'à mon sens il faut revoir du même coup, parce que, si on fait juste mettre toujours plus de radars photo, comme je dis, ça monopolise beaucoup de ressources humaines, entre autres policières et de justice, qui, on le sait, sont très occupées autrement. Nos policiers sont très, très sollicités. On pense à la violence conjugale, les escouades mixtes, l'exploitation sexuelle, etc.

Alors, est-ce qu'on peut trouver une façon de les libérer de ces tâches-là plutôt... pas cléricales, parce que ça reste que c'est un acte d'un agent de la paix, mais bref, je réfléchis...

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole au député de René-Lévesque pour une période de cinq minutes.

M. Montigny : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais prendre la balle au bond pour parler, moi aussi, là, de projet pilote, là, de coopération municipale, tout ce qui est radar photo, en fait. Je veux vraiment saluer Mme la ministre qui réfléchit à tout ça puis qui regarde, là, qu'est-ce qui a été fait dans le passé là-dedans pour être capable de trouver des solutions. Puis on les voit, là, les résultats quand il y a des radars photo qui sont mis en place, là. Ça a un effet dissuasif de façon importante, là, sur les conducteurs, évidemment, à la fois le conducteur qui, peut-être même par distraction, une fois, va passer au radar photo, sans tenir compte, là... par distraction, peut-être même de la vitesse, puis, par après, qui se dit : Oh! j'ai-tu été photographié? Puis là ça l'amène à réfléchir pour la prochaine fois, puis ça... Il y a vraiment un côté, là, où ça amène le conducteur à se placer dans un mode de réflexion, qu'il y a ça puis qu'il faut qu'il ralentisse davantage. Puis évidemment, les gens, ils ne souhaitent pas avoir, par la poste, tu sais, un peu plus tard, une contravention. Alors, ça a un effet.

Alors, il y a vraiment une réflexion là-dedans, puis je trouve ça très, très intéressant, mais évidemment il y a les enjeux, là, que ça mobilise, effectivement, plusieurs ressources. Ça fait que c'est une question d'équilibre puis c'est important de regarder ça. Mais, en même temps, les résultats sont plus que concluants, hein, Mme la Présidente. Parmi ceux-ci, là, le respect de l'arrêt aux feux rouges, où les radars photo ont été installés, on compte en moyenne plus de 90 % des arrêts qui sont respectés, là. Pour certains, ça allait jusqu'à 99 % même. Le projet pilote a aussi démontré, là, le respect de la limite de vitesse là où les dispositifs ont été installés. Puis ces résultats, là, ils se traduisent évidemment par une diminution du nombre des accidents. Ça, c'est clair.

Ça fait que vous comprendrez néanmoins, là, Mme la Présidente, qu'il est difficile de chiffrer le nombre d'accidents qui ont été évités, évidemment. Bien, la prévention, c'est toujours comme ça. Il y a un côté prévention,

même s'il y a un côté, je dirais, un peu plate pour le conducteur qui était dans un moment d'inattention puis qui a eu une contravention par la poste, mais, en même temps, c'est à ça que ça sert, puis ça amène cette réflexion-là. Même après, quand il reçoit, à la maison, cette contravention-là, ça l'amène à ne plus vouloir l'avoir, là. Ça fait qu'il faut garder ça en tête, clairement. Bref, les résultats encourageants, là, du projet pilote ont motivé, là, Mme la ministre, ma collègue, à poursuivre son travail avec le radar photo, puis je l'encourage dans cette vision.

J'aimerais souligner aussi l'intention, Mme la ministre, de présenter prochainement, là, un nouveau projet de loi pour implanter plus de radars photo dans les municipalités. Il y a des endroits où c'est vraiment important de travailler ça puis il faut le faire en collaboration avec les gens du milieu, parce qu'il y a des endroits où... Puis je vous le dis, la collaboration, là, avec les comités de sécurité routière dans les milieux, pour être capable de regarder qu'est-ce qu'on peut faire pour se concerter, à la fois pour les passages piétonniers, à la fois pour la vitesse, mais aussi pour diminuer les distractions dans les secteurs névralgiques, c'est vraiment important.

Puis il ne faut pas sous-estimer le travail de l'ensemble des acteurs qui siègent à ces comités-là pour dire qu'est-ce qui fait que les gens ne portent pas attention. Des fois, juste aux passages piétonniers qu'on parlait tout à l'heure, bien, si... où on met le panneau, quelle technologie on pourrait même développer pour attirer le regard du conducteur vers la signalisation, pour que ça lui rappelle que c'est là qui est le passage piéton? Parce que, oui, tantôt, j'écoutais, mon collègue de Taschereau parlait de distraction, puis c'est triste, mais c'est, des fois, dans des cas de distraction comme ça où le conducteur peut changer non seulement sa vie mais faire perdre la vie à un enfant et changer la vie, pour toujours, des familles. Puis là je pense particulièrement aux gens qui sont en haut puis qui nous écoutent aujourd'hui, qui ont cette préoccupation-là.

Ça fait que, pour tout ça, il faut continuer dans cette voie-là : radars photo, sensibilisation, travailler en concertation dans les milieux, avec les acteurs municipaux, pour qu'ils réfléchissent à ça dans leurs rencontres locales, pour garder l'attention puis que les conducteurs ne soient pas inattentifs, parce que c'est ça qui peut faire perdre la vie des gens. Puis ça, c'est vraiment important pour... Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole à la députée de Saint-Laurent pour une période de cinq minutes.

• (11 h 10) •

Mme Rizqy : Merci beaucoup. Tantôt, j'ai fait parvenir l'extrait de pétition qui a été déposé, puis c'est peut-être parce que c'est vendredi matin, j'ai eu... j'ai fait un lapsus. J'ai dit «l'école Louis-Hébert», mais c'est l'école Hébert. Mais n'empêche que, hein, le lien est là. Vous me pardonnerez, tout le monde, j'ai rebaptisé une école.

Pour revenir à la pétition, il restait les deux derniers points qui n'ont pas été répondus. Si jamais... Lors du prochain bloc de la ministre, elle pourrait juste nous donner... si elle voulait aller plus loin, justement, en matière, notamment, de pénalités. Maintenant, au niveau de qu'est-ce que le ministère des Transports du Québec peut faire, le MTQ, je vous donne un exemple. On en a beaucoup entendu parler, ça se passe dans la ville de Prévost. C'est l'école qui... Val-des-Monts, où vous avez eu un projet pilote, où est-ce qu'on a fait réduire la vitesse de 70 kilomètres-heure à 50 kilomètres-heure.

Par la suite, le projet pilote a arrêté. Les parents, mais aussi les élus, ont dit : Bien, finalement, ça fonctionnait, pourquoi on ne garde pas le 50 kilomètres-heure? Ça, c'est vraiment... je parle de ce cas-là, mais on pourrait parler de d'autres endroits où est-ce qu'on sait qu'on a des écoles qui sont à des abords, soit d'une route majeure ou de... Là, ici, en haut, dans les tribunes, il y a un père qui vient de Montréal-Nord. Tantôt, il en parlait, il disait : Nous, là, mes enfants, ils doivent traverser un boulevard de six voies. Ça, ce n'est pas nécessairement du côté, évidemment, de la ministre, il y a aussi la municipalité, mais aussi il y a des routes qui appartiennent au ministère.

Et là les routes, au niveau du ministère, je pense qu'effectivement la ministre est capable d'avoir son leadership, mais de voir aussi comment qu'on pourrait avoir une vision globale pour l'ensemble du Québec puis se dire : Bien, on va donner, évidemment, des outils pour s'assurer qu'à certains endroits, bien... 70 kilomètres-heure, on est tous d'accord, c'est beaucoup trop, là, en face d'une école, là. Alors, ça, il faut qu'on soit capable... mais, dans les milieux urbains, 50 kilomètres-heure le matin, ça va vite, on en sait quelque chose. Et malheureusement, vous allez traverser ces six voies. Puis surtout, là, je vous le dis, en éducation, si... lorsque les parents ont appris, cette semaine, que ça se peut que, sur l'heure du dîner, il y en a qui retournent à la maison, s'ils retournent tout seuls à la maison, traverser six voies, pour les petits bouts de chou, ça risque d'être pas mal plus dangereux.

Aussi, je vous donne un autre exemple, l'école Anjou, la future école secondaire Anjou, le choix de terrain pour la prochaine école va être à côté de l'autoroute Métropolitaine, où est-ce qu'il circule 100 000 véhicules par jour. Mais j'attire votre attention sur quelque chose d'encore... de plus important. À 500 mètres, il y a une carrière. Vous savez comment c'est, hein, les carrières, c'est les gros camions qui passent. C'est là aussi, là, qu'on doit se dire : Comment qu'on peut avoir, là, les outils puis aider les municipalités et d'être des vrais partenaires? Puis on va se dire : O.K. là, visiblement, il va falloir qu'on fasse de quoi.

Mon collègue en face de moi, désolée, je ne me rappelle pas le nom de votre comté puis je ne veux pas vous appeler par votre nom, parce que, sinon, je vais me faire...

Une voix : ...

Mme Rizqy : René-Lévesque? René-Lévesque, ça, c'est un beau comté, hein? Alors, le comté de René-Lévesque... Bien, tu sais, tantôt, vous disiez : Est-ce qu'on pourrait développer des outils? Mais il y en a qui existent déjà. Puis j'ai le rapport de la Suède, peut-être qu'on pourrait le déposer, qui eux, là, quand ils ont implanté la vision zéro, ça a tellement atténué le nombre d'accidents, mais aussi d'accidents mortels. Puis que ça soit, par exemple, juste d'avoir un endroit

où est-ce qu'on pèse, puis que, tout à coup, là, il y a des lumières, puis là, tout à coup, les gens disent : O.K., il y a un passage piéton... parce que moi, je n'ai jamais vu autant de monde ne pas respecter les passages piétons, puis pourtant ils sont obligatoires.

Alors, pour conclure, ça, j'aimerais qu'on ait... je vais résumer mon propos, vu qu'il me reste une minute. Est-ce qu'on serait capable d'avoir, vraiment, un partenariat villes avec vous, mais aussi avec le ministère de l'Éducation? Parce que ça devient de plus en plus problématique d'avoir des choix d'école, puis c'est... là, je vous ai donné Anjou. J'aurais pu parler de Beauport, là, qui est aussi à côté d'une autoroute. Tu sais, d'avoir cette réflexion en amont, là, puis se dire : Bien, si vous allez de l'avant avec une école qui va être à côté d'une autoroute ou d'une carrière, bien là, c'est sûr, ça nous prend absolument, là, des mesures d'atténuation parce que, sinon, le risque augmente pour les élèves.

Et la deuxième chose, je vous ai parlé... si vous êtes en mesure de me répondre au niveau des pénalités dissuasives, parce que, oui, des fois, les gens, malheureusement, ça prend un élément, là, dissuasif qui va dire : Aïe! Il faut que je porte une attention particulière, j'embarque dans mon auto, il faut que je sois concentré, il faut que je fasse attention aux passages pour piétons. Et, anecdote, moi-même, je marchais, en janvier, avec ma poussette, et une personne avec son VUS embarque sur le trottoir et il se met en marche arrière. J'ai dû crier pour lui dire : Aïe! Je suis sur le trottoir. Il m'a dit gentiment : Bien, tu peux passer à côté. À côté, c'était la rue. Merci.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Pour le dépôt de votre document, Mme la députée, je vous invite à l'envoyer à l'adresse courriel de la commission. Alors, maintenant, je cède la parole à la ministre pour une période de cinq minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci à la députée de Saint-Laurent pour... J'ai noté quelques sujets et, après ça, je reviendrai à la pétition.

Pour le cas de Prévost, je veux juste la rassurer, là, il y a un comité qui a été mis en place avec... puis c'est vrai qu'il y avait eu un projet pilote, et là ce qu'on avait observé, nous, nos ingénieurs, c'est que ça n'avait pas eu d'effet vraiment... en tout cas, ça n'avait pas eu l'effet dissuasif qu'on souhaitait. Donc, effectivement, nous, on avait dit : Ramenons la vitesse. La ville n'était pas nécessairement d'accord, donc, mais là, en ce moment, tu sais, je veux dire, c'est en discussion, puis il n'y a pas d'enjeu, là. Donc, on va s'assurer de prendre la meilleure décision avec notre direction territoriale dans les Laurentides.

Puis autre point, partenariat avec les écoles pour... avec les villes, c'est-à-dire, pour les écoles, là, l'exemple de la carrière... je ne me souviens pas. C'est où la carrière, le projet?

Une voix : ...

Mme Guilbault : O.K., c'est ça, dans le coin de Montréal. Donc... mais c'est un bon point. Puis, tu sais, vous savez, maintenant, c'est les villes qui doivent céder des terrains pour faire des écoles, ce qui, à mon sens, tu sais, est une bonne idée, mais, de toute façon, c'est nous qui avons fait ça, ça fait que c'est sûr que je trouve que c'est une bonne idée, mais... puis, ça aussi, j'en discute souvent avec les élus quand je les rencontre, puis ils disent : Tu sais, maintenant, il faut donner des terrains pour les écoles. Moi, je pense que c'est une bonne idée, parce que, tu sais, tu installes une école, après ça, il y a tout le développement qui vient autour de ça.

Je parlais tantôt de mon école, dans Louis-Hébert, qui s'en vient. La ville de Québec, quand j'avais... c'était le précédent maire, Régis Labeaume, puis j'avais dit : Tu sais, Régis, avec tout ce qui se construit là, plus c'est des taxes pour les villes, et tout ça, alors, tu sais... puis lui est très ouvert, il dit : Parfait, je vais trouver un terrain, puis, des fois, c'est des terrains... puis là c'est là que je veux en venir, c'est que c'est à la municipalité de choisir le terrain ou de trouver un terrain pour les écoles, donc c'est sûr qu'il faut avoir de l'ouverture à céder des terrains qui peuvent... qui pourraient être autrement rentables. Tu sais, quand je pense au terrain pour mon école dans Chaudière, c'est sûr qu'il aurait pu faire du développement sur ça, mais il a choisi de la céder pour une école en faisant le pari que c'était bien situé, que justement, il allait y avoir du développement qui se fait autour de ça. En plus, comme je disais tout à l'heure, le tramway, l'extrémité ouest du tramway, va arriver là, donc on peut penser... puis je travaille d'ailleurs sur tout le développement de cette zone-là avec la ville de Québec. Alors, bref, pour cet exemple-là de Louis-Hébert, c'est un bon exemple du fait qu'on peut choisir stratégiquement les terrains qu'on met... où on installe nos écoles pour atteindre ces objectifs-là, là, d'avoir des zones sécuritaires, des endroits où on peut raisonnablement penser qu'on va avoir des enfants qui vont pouvoir aller à l'école à pied de manière sécuritaire et donc active.

Et ensuite, pour ce qui est de la pétition, bien, j'y reviens effectivement, là, j'étais rendu à la puce n° 2, mettre immédiatement à l'étude différentes solutions. Puis j'ai continué, dans ma dernière intervention, même si c'est en réponse à celle du député de Taschereau, mais en évoquant tout ce que je veux faire, entre autres sur les radars photo. Ça fait partie d'une autre solution... et la répression, dans le fond, on touche la puce n° 4, là, mettre en place des pénalités dissuasives et punitives plus sévères au Code de la sécurité routière.

Je l'ai abordé tantôt, le Code de la sécurité routière, j'ai dit que... je ne sais pas si on m'entend bien quand je me recule. J'ai dit que le Code de la sécurité routière, on le modifie souvent pour diverses raisons puis que, dans mes travaux sur la sécurité routière, je l'ai abordé avec mes sous-ministres puis j'ai dit : Oui, les amendes, donc... puis qu'on parle de peines dissuasives, il y a les amendes, la contravention, le fait de déboursier de l'argent. On sait très bien que ça, c'est... les gens n'ont pas envie d'avoir une amende. Puis je prends un exemple, là, j'ai parlé du radar photo qu'on vient d'installer sur Dufferin, proche de François-de-Laval, mes dernières statistiques... J'ai-tu eu les statistiques du mois d'avril?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui. Je ne les ai pas encore regardées parce qu'on a ça à la moitié du mois puis là on est juste le 21 avril. Mais déjà, au mois de mars, on avait diminué de 55 %...

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...45 % les écarts de vitesses et de 11 % la vitesse moyenne, c'est ça? Ça, c'est au mois de mars. Ça fait que là, en tout cas, je... pendant la prochaine intervention, je regarderai mes statistiques du mois d'avril puis je pourrai revenir, mais c'est un exemple d'un radar photo qui fonctionne bien, là, qui génère déjà des résultats, et il est seulement en fonction depuis le 3 février.

Alors, il n'y a pas de raison de penser que ça ne fonctionnerait pas aussi bien autour des écoles, puis on le sait, puis je l'ai dit, il y a une avidité, là, il y a un appétit de la part des municipalités, des centres de services scolaires pour avoir plus de radars autour des écoles. Ça amène l'enjeu, dont je parlais tout à l'heure, des ressources humaines. C'est pour ça que je le travaille globalement et j'arriverai avec un plan, possiblement des modifications législatives ou réglementaires, si c'est nécessaire, parce que je veux le faire vraiment comme... je veux le faire de... tu sais, tant qu'à faire quelque chose, tu peux le faire de manière optimale. Et je regarde aussi le Code de la sécurité routière, à la fois les amendes et les points d'inaptitude, comme j'ai dit tantôt, là, puis je prends l'exemple des arrêts... des arrêts sur les autobus avec les neuf points d'inaptitude.

Puis là, bien, c'est ça, mon temps... je ne peux pas aborder vraiment mon autre volet, la signalisation innovante, qui est un autre élément intéressant pour moi, que je suis en train de regarder, mais je le... j'en parlerai dans le prochain bloc.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci, Mme la ministre. Alors, je cède maintenant la parole au député de Gaspé pour une période de cinq minutes.

• (11 h 20) •

M. Sainte-Croix : Merci, Mme la Présidente. Désolé pour avoir coupé court à mon allocution précédente. La gestion du temps... On sera plus vigilant pour cette fois.

Lorsqu'on parle de sécurité piétons, de sécurité routière, bien, on s'entend qu'il faut cerner les causes de nos accidents. Je vais me permettre d'en nommer quelques-unes. Bien entendu, les comportements dangereux des conducteurs et la distraction, autant des conducteurs que des cyclistes, mais aussi des piétons sur la voie publique. Notre collègue en a fait mention, l'augmentation importante des VUS sur nos routes, en termes de volume, et on s'entend pour dire que c'est des véhicules qui sont, en termes de... plus massifs, hein, et qui amènent, là, des problématiques au niveau des angles morts. Si on regarde aussi au niveau, malheureusement, du vieillissement de la population, donc moins alerte au niveau de la conduite et puis au niveau des piétons aussi, à ce niveau-là. Aussi, malheureusement, certaines infrastructures désuètes ou mal conçues, considérant qu'elles ont été conçues, là, depuis un petit bout, et puis ça, ça touche autant les piétons, les cyclistes que les conducteurs au niveau de la route. Et, bien entendu, l'augmentation, là, globale du parc automobile.

Nous sommes au fait, comme gouvernement, de ces causes, et, bien, ces causes, nous en tenons compte, là, dans chacune des stratégies que nous déployons pour arriver à réduire les risques de ces accidents.

Mme la Présidente, j'aimerais aussi discuter avec vous, là, des radars photo. Donc, Mme la ministre en a fait état, nos collègues des oppositions aussi, mon collègue ici, de René-Lévesque, on a lancé un projet pilote de coopération municipale axé sur le déploiement des radars photo, donc une initiative importante. On parle de quelque 65 millions de dollars dans les sept dernières années, donc, une action, là, concrète, une action structurante qui vise la sécurité des usagers de la route. On se souvient, un peu plus d'une dizaine d'années, là, lorsque les radars photo sont apparus dans le paysage routier du Québec, et nommément dans les zones scolaires, là, plusieurs craintes avaient été formulées par les citoyens et les citoyennes, les groupes intéressés par le sujet, au niveau de la fiabilité, si on veut, des erreurs potentielles de ces technologies-là. Mme la Présidente, quand on regarde, là, avec le recul, avec les statistiques qu'on a sur la chose, eh bien, on a matière à être agréablement surpris, mais alors, vraiment. Un taux d'appui, au niveau de la population, là, pour ces mesures-là qui se maintient au-delà de 80 %, globalement. Lorsqu'on parle des zones scolaires, précisément, on a un taux, là, de satisfaction, en termes d'appui, là, qui grimpe à 94 %. Donc, on parle, là, d'une action qui fait consensus au niveau de nos citoyens et nos citoyennes.

Je salue aussi la volonté, là, très, très manifeste, très sentie de la ministre de légiférer cet automne pour permettre de déployer plus de radars photo, d'aller de l'avant dans cette initiative-là au niveau de nos municipalités, de nos quartiers et de nos zones scolaires.

Le temps file, alors je prendrais quelques minutes qu'il me reste pour énumérer certaines des mesures cruciales en termes de sécurité routière. On parle, au niveau de la ville de Montréal, hein, le SPVM, de la ville de Montréal, entre 2008 et 2022, nous avons octroyé, comme gouvernement, là, des sommes totalisant 2,7 millions de dollars, en termes de mesures de sécurité, afin d'initier des activités, essentiellement, de sensibilisation au partage de la route, notamment pour déployer des actions ciblées autour de nos écoles. Donc, on le voit, nous sommes à l'oeuvre, nous sommes en action.

On reconnaît également, Mme la Présidente, le travail important des organismes québécois, notamment Piétons Québec, qui oeuvrent dans la défense des piétons partout au Québec. Grâce à des initiatives très concrètes, très senties, très locales, notre gouvernement appuie, de manière générale, là, des actions qui visent à apporter, là, des

changements à ce niveau-là, au niveau, notamment, du Fonds de la sécurité routière au Québec. Piétons Québec, à ce niveau-là, a obtenu, de la part de notre gouvernement, là, des investissements de plus de 1 million de dollars depuis 2019. Alors, je pense que ça mérite d'être souligné. Et puis, bien, je m'arrêterai ici, madame, le temps file. Alors, voilà. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole à la députée de Saint-Laurent pour une période de cinq minutes.

Mme Rizqy : Merci beaucoup. C'est mon dernier bloc avant mon départ pour le train. Merci beaucoup, d'ailleurs, à mon collègue de Taschereau de m'avoir permis de pouvoir inverser pour me permettre de ne pas arriver au pas de course à la gare. Merci beaucoup.

Juste pour clarifier, pour les terrains, c'est vraiment les centres de services scolaires, maintenant, suite à l'adoption de la loi n° 40, qui vont choisir soit un établissement ou un terrain, et, par la suite, la ville doit le céder. C'est pour ça que je demandais si on pourrait voir, avec le ministère de l'Éducation puis le ministère du Transport, comment qu'on peut mieux arrimer les choses puis faire peut-être une meilleure sélection.

Pendant que nous, on se parle, on peut voir des images qui circulent sur TVA Nouvelles, où est-ce qu'un véhicule décide, là, de continuer son chemin alors que la route est barrée et il y a un signaleur, de son corps défendant, là, se met devant la voiture puis veut continuer. C'est un comportement totalement inacceptable. On n'arrête pas de dire que les signaleurs, c'est déjà un métier à haut risque. La moindre des choses, c'est que, lorsque la rue est barrée puis qu'il y a des travaux, même si vous êtes frustré, c'est de comprendre que les gens qui travaillent, bien, ils sont justement en train de soit colmater quelque chose, soit de réparer quelque chose, et quand on respecte les règles, ça permet non seulement d'aller plus vite, mais aussi, c'est aussi une question de sécurité pour les gens qui sont, en ce moment, en train de travailler.

Alors, ça, j'ai une pensée particulière à tous les signaleurs du Québec. Ce n'est pas un travail facile et permettez-moi de faire maintenant le lien vers les brigadiers et brigadières, parce qu'eux aussi, ce n'est pas du tout facile. Il faut savoir qu'on peut lire, dans l'article de Camille Payant, là, du *Journal de Montréal... pardon, L'Actualité... Journal de Montréal*, pardon, la moyenne, là, d'âge, là, c'est souvent entre 60... 60 ans à 80 ans, même. Donc, il y a des gens de 60 ans, 70 ans. Évidemment, ce sont des retraités, très souvent. On a de la difficulté à en trouver, mais même eux, c'est un travail qui est rendu à risque. Et ce n'est pas normal qu'aujourd'hui. On peut le lire dans l'article, ce sont des policiers qui sont affectés parce qu'on n'arrive pas à trouver de brigadiers ou de brigadières. Donc, c'est eux qui doivent, le matin, l'après-midi et le soir... Le SPVM ajoute même dans cet article qu'à certains endroits, ils doivent aller jusqu'à cinq agents par jour pour la surveillance des rues autour des écoles.

Donc, on prend des policiers qui doivent intervenir sur des enjeux très importants, évidemment, sur la sécurité des gens ou sur la prévention puis on leur demande de jouer le rôle d'un brigadier. On a de la misère, justement, à recruter des brigadiers. Alors, j'aimerais entendre la ministre. Est-ce qu'on a peut-être des incitatifs pour justement aller chercher ces gens-là, pour s'assurer qu'on soit en mesure d'avoir des brigadiers autour des écoles? Évidemment, ce n'est pas toutes les écoles qui ont besoin de brigadiers, hein, on s'entend, mais il y a des endroits où est-ce que c'est plus névralgique, parce que c'est plus difficile de traverser, où est-ce que des fois, malheureusement, il y a de l'impatience le matin puis que les gens ne veulent pas respecter les consignes. Alors là, ça nous prend des gens qui effectivement sont là pour permettre aux enfants de pouvoir traverser en toute sécurité puis pouvoir, par la suite, retourner à la maison.

Alors, je ne sais pas s'il y a déjà eu une réflexion qui a été entamée, parce que même, en ce moment, il y a des affichages de postes pour brigadiers, parce qu'il en manque. C'est une réalité qui est vraie, oui, à Montréal, mais aussi à Québec, mais aussi en région. Alors, j'ai fait ça plus court, mais si vous avez des pistes de solution... Puis sinon, moi, j'en ai au niveau fiscal, toujours à proposer.

La Présidente (Mme Poulet) : Alors, merci. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre pour une période de cinq minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci. Bien, sur les brigadiers, oui, c'est quelque chose à laquelle je réfléchis, puis même que j'ai eu une rencontre... mais c'est parce que je ne veux pas en parler tout de suite parce que, tu sais, ce n'est pas encore fait. Donc, j'aime autant ne pas le dire avant que ce soit bien attaché, mais on a eu une idée puis on a fait des rencontres là-dessus. Alors, je me rends compte en le disant que ce n'est pas tellement instructif comme réponse, mais juste pour dire à ma collègue de Saint-Laurent que, oui, on travaille sur peut-être une piste, par rapport aux brigadiers, combinée avec la rareté de main-d'œuvre parce que c'est difficile à trouver, des brigadiers. Et, pour reprendre les termes du précédent ministre du Travail, qui parlait souvent... mais qui est encore ministre du Travail, en fait, et qui parle souvent de bassins sous-utilisés. Donc, alors, c'est ça, pour les brigadiers...

Puis je fais le lien avec le signaleur, là. Ma collègue a raison, là, on a un article... en tout cas, on me l'a envoyé tout à l'heure. Une personne à Montréal qui continue son... qui veut traverser un chantier parce que, probablement, elle trouve ça long, elle est impatiente, et là le signaleur qui hardiment essaie de l'empêcher, la personne continue quand même. Tu sais, je ne sais pas, je n'ai pas vu l'heure, le moment où c'est arrivé, je pense que c'est arrivé... Mais la vidéo, là, nous est arrivée, puis là on est en train de parler de ça en ce moment, là. Tantôt, je disais : Il y a des gens, encore, qui ne respectent pas les limites de vitesse, les passages piétons, entre autres dans les zones scolaires, mais même partout, les passages piétons.

• (11 h 30) •

Comment c'est encore possible, avec tout ce qu'on dit, puis les accidents, et les drames que ça cause, surtout quand il y a un décès? Et là... Puis j'ai parlé, moi, tantôt, des signaleurs, là, parce qu'il faut penser à ça aussi, les chantiers, puis là, live, là, on reçoit ça. Tu sais, comment c'est possible, genre? Là, je comprends qu'on soit impatients dans les chantiers.

Puis ça m'amène un lien à un autre chantier sur lequel il faut que je travaille : toute l'insatisfaction des cônes orange puis des chantiers cumulés, mal gérés, mal coordonnés, entre autres, sur la grande île de Montréal. La semaine dernière, j'étais obligée de demander qu'on fasse un ménage de cônes orange qui traînaient depuis une éternité. On en a ramassé plusieurs, qui d'ailleurs ne sont pas tous à nous, je veux le dire ici, là. Il y en a qui sont à la ville, il y en a qui sont à des chantiers, des privés, et tout ça, mais on a tout ramassé parce que, bon, il fallait faire le ménage du printemps, sauf que ce n'est pas tout à nous. Avis aux gens qui cherchent leurs cônes, on les a ramassés.

Mais, tu sais, l'idée derrière ça, ce que je dis, c'est que ça a l'air simple, comme ça, de dire : Enlevons les cônes, on est tannés, c'est laid puis ça nous encombre, mais il y a une recherche d'équilibre là-dedans... ou mettons des cônes plus petits. Tu sais, la mairesse de Montréal, souvent, me demande... premièrement, elle a la possibilité... mais, en tout cas, je n'entrerai pas là-dedans, de toute façon, je m'en vais à Montréal, lundi matin, je vais parler de ça avec la Chambre de commerce de Montréal. Puis elle a raison que c'est vrai que c'est tannant, mais il faut trouver l'équilibre, parce qu'avant de dire : On enlève les cônes ou on met des cônes plus petits parce que c'est moins encombrant visuellement et autrement... Les cônes ne sont pas là pour rien, là. Ils sont là pour protéger aussi les travailleurs sur les chantiers, les signaleurs, les travailleurs de la construction. Alors, je trouve que l'exemple est tellement flagrant que... est tellement probant que je ne pouvais pas m'empêcher de le mentionner.

Les brigadiers, j'en ai parlé, mais je voudrais aussi revenir... parfait, parce que tantôt j'ai parlé du radar, parce qu'on parle beaucoup des radars. À l'évidence, le radar, c'est une solution de répression, de dissuasion qui est très efficace. Puis on a un sondage ici, qu'on avait fait sortir, l'acceptabilité sociale des photoradars... puis il y a quelque chose de paradoxal, les gens ne veulent pas avoir des tickets, mais, en même temps, 80 % approuvent le recours aux radars photo, globalement, 94 % approuvent le recours aux radars photo dans les zones scolaires, 94 % des gens. Donc, là-dedans, fort probablement, dans le 94 %, les mêmes gens qui pourtant des fois ne respectent pas les limites de vitesse puis qui trouvent qu'il faudrait être plus sécuritaire pour nos enfants. Alors, ces mêmes gens là approuvent le recours aux radars photo. Donc, manifestement, c'est une solution dont il ne faut pas se priver. Alors, bien, comme je l'ai dit tout à l'heure, de toute façon, je suis en train de travailler là-dessus.

Puis juste pour compléter, là, parce que le radar sur Dufferin, il n'est pas aux abords d'une école, mais il est sur Dufferin, et, en date d'avril, vitesse moyenne, même chose qu'en mars, moins 11 % depuis le 3 février, qu'on a installé le radar. Et vitesse rationnelle, ça, c'est une notion intéressante, c'est la vitesse à laquelle, instinctivement, 85 % des gens vont, indépendamment... pas indépendamment de la limite, mais, tu sais, bon, il y a beaucoup de gens qui vont un peu plus vite que la limite sur les autoroutes, puis on le sait, là, c'est comme ça, donc vitesse rationnelle, moins 16 %.

Ça, ça veut dire que ça fait son travail sur le comportement instinctif des gens sur cette autoroute-là depuis que le radar photo est là. Moins 43 % pour les infractions totales, moins 78 % pour les dépassements de 10 kilomètres, moins 83 % les dépassements de 20 kilomètres, moins 88 % pour les dépassements de 30 kilomètres-heure, donc, puis 4 555 constats émis en février, 4 149 en mars. C'est beaucoup, là, tu sais. Donc, ça fait son travail, c'est dissuasif, les gens baissent leur vitesse, il y a plus de constats qui sont émis. Alors, c'est le même principe pour autour de nos écoles. Et donc, bon, mon temps est fini, alors... plus de radars.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, maintenant, je cède la parole au député de René-Lévesque pour une période de cinq minutes.

M. Montigny : Alors, merci, Mme la Présidente. J'aimerais prendre, à ce temps-ci de notre journée, prendre un moment pour une mention spéciale à la Société de l'assurance automobile du Québec qui, dans cette optique de sécurité des piétons, va débiter l'enseignement de l'ouverture de la portière selon la technique du pivot. Extrêmement intéressant parce qu'au lieu d'ouvrir la portière du véhicule comme plusieurs le font, spontanément, de la main gauche, ouvrir la porte en regardant en avant, puis que, là, le cycliste ne s'en rend pas compte, puis là il y a un accident, etc., bon, pourquoi ne pas ouvrir la portière avec l'autre main, hein, de cette façon-là, ce qui permet immédiatement au citoyen, au conducteur, en fait, d'avoir un regard de ce côté-ci, de regarder dans son rétroviseur puis de voir vraiment qu'est-ce qui se passe autour?

Oui, il existe des moyens technologiques dans les voitures. Dans la mienne, par exemple, c'est le cas. J'ai une voiture électrique, dans le système de technologie... me permet d'avoir accès à ça, puis je n'ouvrirai pas la porte s'il y a quelqu'un, là, que je pourrais provoquer un accident. Mais il reste que c'est quand même important de faire ce geste-là. Puis, pour l'avoir essayé, puis j'invite les citoyens à le faire, ça fonctionne très, très bien puis c'est vraiment quelque chose de simple. Alors, je trouve que c'est une belle façon de travailler. Puis je veux vous dire que je trouve ça le fun que la Société de l'assurance automobile du Québec avance dans cette sensibilisation-là. Alors, c'est une très, très bonne nouvelle, là.

L'autre chose aussi que j'aimerais vous parler, Mme la Présidente, si j'ai le temps... j'aimerais ça avoir le temps, en fait, je vais regarder... Oui, trois minutes, je pense que je suis correct... de vous parler des nombreuses actions, là, de prévention sur le terrain qui ont été déployées en partenariat avec différentes municipalités et corps policiers dans la province qui ont pour objectif de sécuriser les abords des écoles.

D'abord, les opérations de sensibilisation aux abords des écoles prévues provincielement par la Sûreté du Québec, les différents services de police municipaux, avec l'utilisation de cinémomètres vivants. Un cinémomètre vivant,

Mme la Présidente, c'est un enfant, pas juste une affiche, là, vraiment quelqu'un, là, réel, en chair et en os, en fait, qui porte un dossard, qui indique la vitesse à laquelle vous roulez aux abords des écoles. Bien, si cela ne vous sensibilise pas, cher citoyen, cher conducteur, bien, il y a des comportements à changer clairement parce que c'est... ça attire l'attention, vraiment, ce type d'intervention de prévention.

Ça se fait de façon sécuritaire, c'est bien organisé. Bien évidemment, Mme la Présidente, on s'assure que... de le faire idéalement dans des journées où il fait beau, là, particulièrement. Mais il reste quand même que des silhouettes d'enfants, là, qui sont apposées dans les rues, là... j'ai souvenir comme maire, on avait fait ça, puis, au début, on s'était questionné : Ça va-tu marcher puis ça va-tu, au contraire, attirer l'attention des... je dirais, des conducteurs, puis ça va-tu créer... Ça a vraiment bien marché. Je vous le dis, là, pour l'avoir vu comme maire d'une ville de 22 000 habitants, où on l'a fait à chaque école sur le territoire de la municipalité, ça fonctionne vraiment. Ça amène les gens à ralentir, puis ils s'en souviennent du petit bonhomme, puis j'ai même vu des citoyens le saluer, là, de façon... en sachant très bien que c'est une affiche, là, mais juste... Ça fait que ça amène les gens à avoir, je dirais, ce rituel-là, c'est des... vraiment des façons, en prévention, qui fonctionnent très, très bien.

Je veux souligner aussi, là, les deux campagnes de sensibilisation locales, en Outaouais et dans les Laurentides, réalisées par les conseillers en relation avec le milieu de la Société de l'assurance automobile du Québec et avec les partenaires municipaux et policiers, des fichiers qui seront mis à disposition des autres municipalités, vraiment, là, Mme la Présidente, qui seraient intéressées à utiliser les documents. Alors, ça pourrait influencer d'autres régions du Québec, je dirais, à aller voir, là, ce qui s'est fait dans les deux campagnes de sensibilisation de l'Outaouais et du milieu des Laurentides.

Puis je vais conclure là-dessus en disant que la brigade scolaire, là, de la Fondation CAA... qui octroie un montant de 20 000 \$ annuellement, là, pour les projets de brigadiers aux abords des écoles. Merci.

Document déposé

La Présidente (Mme Poulet) : Merci, M. le député. Alors, avant de céder la parole au député de Taschereau, je profite de ce moment pour vous informer que j'autorise le dépôt de la pétition de la députée de Saint-Laurent. Elle sera sur le site Greffier dans quelques minutes. Alors, M. le député de Taschereau, vous avez 3 min 45 s.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Heureux que mon collègue de René-Lévesque évoque l'ouverture à la hollandaise. C'est un bel exemple, pour moi, d'une réponse gouvernementale à des demandes des groupes de la société civile depuis longtemps. C'est quelque chose qu'on voyait. J'en ai même moi-même fait la promotion dans l'organisme pour lequel je travaillais. Et le gouvernement, via la SAAQ, a décidé finalement de faire la promotion de cet outil-là qui est tout simple mais qui peut donner des résultats. Donc, j'espère qu'on peut s'attendre au même modus operandi. Il y a des gens qui demandent plus d'ambition en termes de sécurité routière autour des écoles. J'espère qu'on aura des résultats et des moyens ambitieux.

• (11 h 40) •

Tantôt, j'ai posé une question, en fait, je pense que c'est dans ma première intervention, sur la responsabilité du MTQ sur les routes à numéro qui parcourent, qui traversent quasiment 1 000 villages et petites municipalités du Québec. Je n'ai pas senti ou je n'ai pas eu tant que ça la réponse à ça. J'inviterais la ministre à me répondre éventuellement sur le rôle que le MTQ doit jouer. C'est son territoire, c'est sa route. Quel rôle il doit jouer au-delà de l'accompagnement... on en a déjà parlé, là, mais que je considère non suffisant, là, en termes d'accompagnement financier des municipalités pour mettre en place des aménagements? J'en parlerai tantôt.

Tantôt, on a parlé, là, de... la ministre a parlé de faciliter le recours au transport en autobus scolaire, les autobus jaunes. C'est vrai que c'est intéressant. C'est vrai que ça peut aider à apporter des solutions, mais, en même temps, les autobus jaunes comme on les connaît, ce n'est pas la solution idéale visée, à mon avis... en tout cas, pas partout, parce que marcher, pour les jeunes, c'est une bonne façon d'être en forme. La ministre responsable des Sports disait elle-même qu'elle misait sur le retour du transport actif pour les écoliers. Plutôt que de prendre l'automobile de papa ou maman, il vaut mieux marcher ou rouler.

Le transport actif, j'y crois à 100 miles à l'heure. Il est venu un moment où les parents n'envoyaient plus leurs enfants à pied ou à vélo à l'école parce que c'était trop dangereux. Je pense qu'il faut inverser la tendance. Puis pas trop dur de trouver des articles d'organisations, des articles scientifiques qui montrent que marcher vers l'école, si on peut la pratiquer de manière sécuritaire, évidemment, c'est bon pour nos jeunes, c'est bien pour le bien-être psychique, c'est bien pour le développement du cerveau et des fonctions mentales. Ça permet de réduire l'anxiété, le stress, la dépression qui touche parfois déjà certains enfants. C'est l'occasion d'associer une activité physique à la notion de plaisir. On sait que, particulièrement chez les jeunes filles, à l'adolescence, on délaisse l'activité physique. Donc, le fait de les faire marcher encourage, finalement, le maintien d'une activité physique. Ça permet de renforcer les liens sociaux avec les enfants, entre les enfants eux-mêmes. Donc, se déplacer à pied, ça devrait être notre idéal. Ça devrait être ça, l'idéal qu'on vise, qu'on essaie d'aller chercher comme objectif. Après ça, évidemment, si... Dans certains milieux, puis ça, je peux le concevoir, on n'a pas tous les quartiers, partout sur le territoire du Québec, qui sont de densité telle où les distances à parcourir sont raisonnables pour la marche. Là, on tombe évidemment sur des modes où on se déplace en autobus scolaire.

Mais je veux vraiment est très, très clair sur... là où c'est possible, là, puis ça touche les lieux d'implantation des écoles, ça touche les aménagements qu'on va mettre en place autour des écoles, l'accompagnement qu'on va faire auprès des municipalités. Et, dans ce sens-là, le ministère a vraiment un rôle à jouer. On doit viser d'abord et

avant tout que les jeunes se déplacent à pied. Là, je parle à des gens, ici, là, qui l'ont tous fait quand ils étaient jeunes, des gens qui sont convaincus. Donc, je ne vois pas pourquoi on ne voudrait pas offrir la même chose à nos enfants que ce que nous, on a eu, puis on connaît les bénéfiques, on les a vécus, on les a vus. Je m'arrête là pour l'instant.

Conclusions

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, nous sommes maintenant aux dernières interventions. Mme la ministre, vous avez la parole pour 10 minutes.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, merci, merci à tout le monde pour les échanges. C'est mon dernier bloc, alors je vais revenir sur certains éléments et conclure, donc. Peut-être...

Bien, effectivement, là, le député de Taschereau vient de clore sur encore le transport actif, la nécessité de faire tout ce qu'on peut pour que les jeunes puissent aller à l'école, puis c'est vrai, là, mais il y a des gens dans des endroits où il y aura, tu sais... en tout cas, probablement jamais, ou en tout cas, pas tout de suite, pas pour le moment, la densité. Mais, quand c'est possible, je suis tout à fait d'accord, mais c'est comme je l'ai dit, tu sais, il y a des endroits qui sont déjà développés, mais, dans les futurs développements... et là je lui ai cité ou probablement scoopé le plan de mise en oeuvre de ma collègue des Affaires municipales, qui va être déposé, mais c'est une orientation. Bien sûr que, là, tu sais, l'aménagement puis le développement sur les... tu sais, c'est les villes, les MRC qui font les schémas d'aménagement, et tout ça, mais nous, on peut avoir ce rôle-là via une politique, via les OGAT, et tout ça. On a quand même un certain rôle dans les orientations pour l'aménagement, donc on le fait avec ma collègue des Affaires municipales.

Peut-être aussi... Puis là il me dit : l'accompagnement financier pour les municipalités... C'est vrai, bien, sur nos routes à nous, je l'ai dit, là, on a un rôle à jouer, effectivement, une responsabilité, nous, dans l'aménagement puis peut-être... Puis c'est vrai, je n'ai pas pu parler de la signalisation innovante, finalement, mais c'est une des choses que je regarde pour ma sécurité routière, mon plan de sécurité routière, la signalisation innovante. Je dis ça, là, ça a l'air générique, là, parce que je n'ai pas encore... tu sais, mon idée n'est pas complètement arrêtée. On rencontre des gens, j'ai mon conseiller ici, en arrière de moi, qui travaille avec moi là-dessus, on croise des gens dans tous les congrès où je vais, de transport en général, dans les colloques, et tout ça, il y a toujours des gens qui... j'allais dire des jeunes, mais, des fois, c'est des start-up avec des jeunes, des jeunes ou moins jeunes, peu importe, là, mais, tu sais, qui développent des produits, qui développent des choses, et souvent qui ont un marché à l'extérieur du Québec, et qui me disent, et je le dis en toute transparence, qui me disent : C'est compliqué, des fois, chez vous, essayer de rentrer là, faire changer les normes. On a un nouveau produit, mais on est habitué avec les anciennes pancartes, puis, bon, ça peut être lourd puis ça peut être long.

Et à la décharge de mes équipes, c'est vrai que, bon, il existe des normes, sauf que moi, j'ai beaucoup d'ouverture, là, pour faire évoluer la signalisation ou pour peut-être avoir des nouveaux produits, la signalisation innovante, là, comme j'appelle, toutes sortes de choses que moi, j'ai vues de mes yeux, des gens avec qui on parle, des technologies aussi. Alors, il y a des choses très intéressantes qui se font, notamment au Québec, mais pas exclusivement au Québec, mais notamment au Québec. Alors, j'ai beaucoup d'ouverture là-dessus aussi. Et, en ayant des nouveaux produits ou peut-être des nouvelles idées en signalisation, bien, ça amène des possibilités sur notre réseau, là, tu sais, nos routes numérotées dont on parlait, qui... Tu sais, nous, on a 33 000 kilomètres de réseau, là. Donc, tu sais, il y a beaucoup d'autoroutes là-dessus et il y a beaucoup d'artères où il n'y a pas d'école, mais, pour celles où il y en a, ça pourrait être une possibilité, combinée au radar, combinée à tout ce qu'on dit, combinée à la sévérité éventuelle des sanctions qui pourrait être accrues pour les chantiers, j'en ai parlé, pour... qui a déjà été accrue pour les chantiers, pour les zones scolaires. Mais est-ce qu'on peut aller plus loin pour les passages piétons?

Alors, c'est une combinaison de choses qui va nous permettre d'y arriver. Je l'ai dit au début, là, il n'y a pas de solution miracle à ça et il n'y a pas une seule personne responsable. Mais il va falloir, en parallèle de ça, des actions de répression, modifications législatives, modifications aux normes d'aménagement, ouverture à de la nouvelle signalisation. On ne pourra jamais se sortir de la nécessité de continuer d'avoir de la sensibilisation et un discours. Puis ce qu'on fait aujourd'hui, ce qu'on fait à chaque fois qu'on va dans les médias, les parents qui organisent des sensibilisations aux abords des écoles... je suis arrêtée dernièrement dans une école pas loin ici, sur le chemin Sainte-Foy, tout ça, ça fait vivre le sujet et ça nous le garde à l'esprit. Ça me fait penser à d'autres problématiques sociales : la violence conjugale, l'exploitation sexuelle.

J'en ai parlé tantôt, j'ai été ministre de la Sécurité publique, il faut garder ces sujets-là vivants pour qu'on les ait toujours à l'esprit, parce que c'est trop facile de les tenir pour acquis. Puis on peut faire toutes les choses du monde au gouvernement, là, tu sais... Moi, j'ai travaillé longtemps au coroner, puis des recommandations, on en fait, on fait des modifications. Au ministère des Transports, maintenant, on applique presque systématiquement les recommandations des coroners. On a un bureau de suivi des recommandations des coroners qui guident, entre autres, nos choix dans la programmation nationale puis régionale, qui se déclinent dans les régions que je suis en train de finir d'annoncer.

Donc, on donne suite à ces choses-là, on modifie des choses, mais chaque citoyen doit prendre sa responsabilité aussi. Que ce soit dans les zones scolaires ou ailleurs, il faut que les gens comprennent qu'il faut... que si tu vas vite, que si tu conduis quand tu es fatigué, que si tu conduis en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou autre, que si tu textes, que si tu es distrait, que si tu n'adoptes pas ton... tu ne prends pas ta responsabilité d'avoir un comportement sécuritaire pour toi-même et pour les autres, bien, le gouvernement ne pourra jamais se substituer à la

responsabilité puis à la prise de conscience de chacun des 8,5 millions de citoyens, là, tu sais. Puis, des fois, c'est ça que je disais quand je travaillais au coroner, on travaillait des recommandations qu'on voulait les plus intelligentes puis porteuses possibles, mais, à un moment donné, des fois, c'est ça, tu vois des comportements... Tu sais, tantôt, là, la personne... Je veux dire, le signaleur, il est là, les cônes sont là, le chantier, il est sécuritaire, il répond aux normes, mais la personne décide de foncer quand même. Tu sais, bon, en tout cas, je vais faire attention à mes mots, là, mais un gouvernement ne peut pas se substituer comme ça à des choses qui relèvent, tu sais, de la témérité. Appelons ça comme ça pour être poli. Mais on peut faire quand même ce qu'on a à faire.

Mais donc, en parallèle, il faudra toujours garder un discours vivant là-dessus et il faudra toujours avoir ces actions-là de prévention, de sensibilisation. Puis je reviens sur la SAAQ, dont mon collègue a parlé. Effectivement, l'exemple de la technique du pivot est un excellent exemple de quelque chose de simple. Là, tu sais, des fois, tu dis : Pourquoi ça prend tant d'années au gouvernement pour adopter des affaires qui sont simples puis qui ne coûtent rien, là? Bon, bien, ça, c'en est un exemple, alors... et il y en a d'autres qu'on peut faire. Mais la SAAQ, on a beaucoup parlé en... disons, de manière critique, ces derniers temps, pour le volet informatique, mais passons là-dessus, là. Ils font quand même des bonnes choses aussi, la SAAQ, c'est vrai.

Et, vous voyez, les campagnes de sensibilisation par la SAAQ en 2022 : conduite avec les facultés affaiblies alcool et drogue, courtoisie au volant, distraction, fatigue au volant, partage de la route, comportement imprudent, vitesse. Ça, c'est des exemples de thématiques, et avec des budgets conséquents, là, des budgets de 1,5 million, 1,2 million, 1,3 million. Donc, ça fait partie des actions de la stratégie de sécurité routière dont j'ai parlé tout à l'heure, et les thèmes qui reviennent souvent, puis là la ceinture de sécurité ne semble pas être là-dedans. Puis j'ai commencé, au départ, en disant : Quand on observe les dernières statistiques, le port de la ceinture de sécurité a l'air d'être en train de redevenir un enjeu. Alors, peut-être que... Ce n'est pas moi qui suis à la SAAQ, là, mais peut-être, ça serait quelque chose à prendre en compte dans la détermination des futures campagnes de sensibilisation.

• (11 h 50) •

Puis là je vois mon temps qui avance. Et mon collègue a soulevé, à juste titre, l'accompagnement financier, l'accompagnement général, mais, entre autres, financier qu'on fait auprès des municipalités, entre autres, les plus petites municipalités. Puis je vais terminer là-dessus, parce que je trouve ça important de le dire, là, j'ai parlé de mon TAPU, le programme qui... le programme qu'on a créé en 2022 et qui est un outil, là, pour accompagner les municipalités puis qui les incite pour prendre le virage dans l'offre d'infrastructures de transport collectif, dans des projets de sécurisation de parcours scolaire, etc. Et donc 56 millions sur trois ans, jusqu'à 50 % des dépenses qui peuvent être admissibles. Donc, la première année, on avait un budget de 19,1 millions, 69 projets qui ont été financés avec ça, dont certains aux abords des écoles, pas seulement, mais tous des projets qui augmentent globalement la sécurité. Mon programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière, là, le fonds dont on a parlé, ça, c'est le fonds où entre autres, va l'argent des radars photo et qui nous sert à financer des mesures en sécurité routière.

Alors là, il y a vraiment beaucoup de programmes à ce jour. Vous voyez, 351 projets municipaux dans toutes les régions du Québec pour un total de près de 32 millions entre 2017 et 2022. Cette année, on a 106 projets en analyse, donc, qui pourraient potentiellement s'ajouter aux 351 qu'on a déjà financés avec le programme qui est financé à même notre fonds. Alors donc, potentiellement, on pourrait aller jusqu'à 457 projets municipaux qui sont financés. Il y a tout ce qu'on fait, nous, comme gouvernement, qui est financé avec le Fonds de la sécurité routière, mais ça, c'est de l'argent qu'on donne aux municipalités. Donc, ça va exactement dans le sens de ce que soulevait mon collègue de Taschereau, par exemple, l'acquisition de radars pédagogiques, réaménagement de trottoirs, acquisition de silhouettes d'enfant dont parlait mon collègue de René-Lévesque qui a été maire, l'aménagement de dos d'âne, construction de traverses lumineuses pour piétons avec signaux clignotants, acquisition de panneaux lumineux pour passages pour piétons, etc.

Alors, ça, c'est hyper concret. Une enveloppe qui est fournie aux municipalités. On a aussi le Véloce III. C'est un programme, ça, qui finance le développement de la Route verte du Québec, des corridors régionaux sécuritaires dédiés aux cyclistes, 114 projets partout au Québec, 16,3 millions en 2022 seulement. Alors, c'est un exemple indirectement, mais, tu sais, quand on dit transport actif et tout ça, encore faut-il avoir des corridors puis une infrastructure pour pouvoir avoir un transport actif, sécuritaire. Donc, ça prend des pistes cyclables aménagées comme il faut. Collaboration avec Vélo Québec, donc, on a fait ça aussi.

Ensuite de ça, bien là, je vois mon temps, de toute façon, qui continue d'avancer, mais bref, on a des programmes en ce moment. On a renouvelé le programme d'aide aussi aux passages à niveau municipaux, donc, les passages à niveau sur le territoire des municipalités qui peuvent être un enjeu aussi. 4 millions par année, 2023-2024, 2024-2025, 2025-2026. Au dernier budget, donc, j'ai ajouté cet argent-là aussi. Ça va tout dans le même sens, d'améliorer globalement la sécurité sur notre réseau, notamment aux abords des écoles, mais globalement sur l'entièreté du réseau au Québec.

La Présidente (Mme Poulet) : Merci. Alors, je cède maintenant la parole au député de Taschereau pour une période également de 10 minutes.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci aux collègues d'avoir été présents aujourd'hui pour participer à cette interpellation. On le dit, on ne le dira jamais assez souvent, c'est un sujet important, c'est un sujet sur lequel on doit agir. Je remercie aussi les parents qui sont venus aujourd'hui, accompagnés

de leurs enfants, pour participer non seulement... pour assister à l'interpellation, mais aussi pour participer au point de presse ce matin. Votre mobilisation, elle est exemplaire, elle est nécessaire, et j'espère qu'elle donnera les fruits que vous souhaitez avoir.

Je vais revenir rapidement sur quelque chose que, tantôt, la ministre a dit, là. Elle a parlé de l'exemple des péages... des amendes, là, en fait, c'était les péages routiers versus les péages... le respect des traverses piétonnes. Bien, il y a sûrement d'autres beaux exemples sur lesquels on pourrait intervenir. C'est un exemple éloquent, mais il y en a sûrement d'autres. Évidemment, si on est ici aujourd'hui, c'est parce qu'il y a urgence d'agir. Des événements, comme le décès tragique de la petite Mariia, on le renomme à chaque fois, c'est important de se souvenir de Mariia, d'Anaïs. C'est important de se souvenir de ces petites personnes parce qu'on ne veut plus que ça arrive.

On a eu l'occasion aujourd'hui, là, de discuter de tout ce qui pourrait être fait, de tout ce qui est fait actuellement par le gouvernement aussi. Ce que j'entends, c'est qu'il y a de l'ouverture. Malgré cela, je sens toujours un désir de poursuivre quelque part. On verra... on jugera l'arbre à ses fruits à la fin, là, mais ce que je sens quand même, c'est une certaine satisfaction de ce qui est fait jusqu'à maintenant, alors qu'on est beaucoup dans la sensibilisation et dans la répression. Vraiment, il va falloir aller plus loin que ça, parce que la répression, la sensibilisation, vous le savez aussi bien que moi, il faut la refaire à chaque année. Tantôt, la députée de Saint-Laurent parlait du fait qu'il y avait, des fois, jusqu'à plusieurs policiers qui étaient localisés autour des écoles à la rentrée scolaire. Puis souvent, c'est ça, c'est des policiers qui se déploient sur les territoires, autour des écoles, à la rentrée scolaire, puis on espère que les bons comportements vont rester pour le reste de l'année. Mais ça n'a pas de bon sens. Si on continue comme ça... puis aussi bonnes soient les campagnes de sensibilisation de la SAAQ... je veux dire, on en a encore.

Puis je l'ai dit tantôt, en argumentant avec des chiffres, on n'arrive pas à baisser, à améliorer notre bilan routier. On est en train d'atteindre un plateau. Qu'est-ce qu'on peut faire et qu'est-ce qu'on doit faire pour briser ce plancher-là? Parce qu'on veut aller vers le bas, évidemment. Bien, il faut absolument revoir nos façons de faire. Je pense qu'on est rendu là, au Québec. Le modèle de stratégie de sécurité routière qu'on avait au Québec, il a atteint sa limite. On peut se féliciter du chemin qui a été parcouru. Maintenant, qu'est-ce qu'on peut faire et qu'est-ce qu'on doit faire pour aller plus loin, pour ne plus que ça arrive, des décès tragiques sur nos routes? Puis d'ailleurs la ministre le disait tantôt, là, tu sais, elle disait : Comment ça se fait que ça ne change pas malgré tout ce qu'on dit? C'est presque ses mots, là, je la cite presque, là, je ne me souviens pas exactement, mais ça ressemblait vraiment à ça. Bien, ce qu'il faut faire, c'est changer de stratégie.

Je vous ai parlé de stratégie, de la stratégie de sécurité routière de la Suède, la vision zéro. Il vous a été déposé, là, un document qui l'explique. Mais Piétons Québec, Vélo Québec, CAA-Québec vont être de très, très bons collaborateurs sur cet enjeu-là, sur cette stratégie à déployer. Je le serai aussi, mon groupe parlementaire le sera aussi, et je sens la même ouverture du côté du Parti libéral. Évidemment, la vision zéro, j'insiste là-dessus, là, parce que la ministre, tantôt, a parlé de substitution, on ne va pas remplacer... En fait, elle disait : On ne peut pas faire ce que... on ne peut pas empêcher directement ce que les citoyens décident de faire, volontairement ou involontairement. Je reviens là-dessus. La vision zéro, c'est un système dans lequel la responsabilité n'incombe plus seulement aux usagers de la route. C'est ça qu'il est important de retenir.

La responsabilité incombe aussi au législateur, à travers notamment le Code de sécurité routière et le tome V, qui va être le guide de conception des rues au Québec, qui sert de référence à l'ensemble des municipalités du Québec, mais aussi... mais c'est ça, mais aussi la responsabilité incombe aux municipalités qui vont, après ça, déployer, réaliser ces routes-là. Quand on fait des routes qui sont plus sécuritaires, qui apaisent naturellement, qui induisent une vitesse de circulation plus basse, on est en train de faire des gains sur le long terme. On n'a plus besoin de mettre des policiers autour des écoles, où il y a des rues qui sont bien conçues et qui apaisent la vitesse de circulation. On n'a plus besoin de faire ce travail-là, de déployer des ressources humaines ou de déployer des radars avec tout ce que ça implique de complications et de gestion de ressources humaines, parce qu'on a des rues qui font que, naturellement, les gens vont adopter la bonne vitesse. Donc, la question des aménagements, dans la sécurité routière, elle est fondamentale, et le gouvernement du Québec a un rôle important à jouer là-dessus.

Je rappelle aussi, évidemment, que la vision zéro vise l'atteinte de zéro accident grave et mortel. Les accidents légers, on conçoit qu'il y en aura toujours, et je réitère le fait que ça s'inspire... Pour moi, il y a un parallèle très, très grand entre la vision zéro en sécurité routière et la Loi sur la santé et sécurité au travail. Ce sont, pour moi, deux systèmes qui se ressemblent beaucoup. Donc, on est déjà habitués de jouer avec ce type de système là, ce type de lois là. Je pense qu'on peut faire la même chose sur la gestion de nos routes et de l'amélioration du bilan de sécurité routière.

Maintenant, sur la question de la responsabilité sur les routes à numéro, j'entends bien, là, qu'il y a une volonté de la ministre d'aller avec de la signalisation innovante. Évidemment, ça fait partie de l'armada de moyens qu'on peut avoir pour aider les municipalités. Je rappelle quand même que les aménagements sont très importants, que c'est la responsabilité du ministère des Transports, que, oui, on a noté qu'il y a un programme maintenant qui permet aux municipalités d'aller chercher un montant qui peut aller jusqu'à 350 000 \$. Mais je rappelle, je l'ai déjà mentionné à la ministre, que ce montant-là, on le juge insuffisant.

Juste rappeler le cas de Saint-Flavien-de-Lotbinière, le trottoir a été évalué... qui était demandé par une partie de la population, a été évalué à 1,2 million de dollars. Une enveloppe de 350 millions de dollars... de 350 000 \$, pardon, n'est pas suffisante. Puis 1,2 million de dollars, c'est quand même beaucoup de sous pour une municipalité de 1 600 âmes, qui a un budget annuel de 2,5 millions par année, incluant les infrastructures. C'est la moitié de son budget, ça n'a juste aucun bon sens, c'est démesuré par rapport à sa capacité de payer. J'ai parlé du tome V, j'ai parlé aussi du Code de la sécurité routière. Évidemment, j'invite la ministre à réouvrir le dossier. Ça fait longtemps quand même, c'était sous les libéraux. Je me souviens avoir travaillé avec le député de Pontiac là-dessus. Il y avait eu des consultations organisées

par la SAAQ. Le Code de la sécurité routière, là, sachant ce qu'on sait maintenant, aujourd'hui, est dû pour être dépoussiéré.

• (12 heures) •

Il y a une chose que j'ai oublié de nommer tantôt, et j'en ai parlé aussi à la ministre récemment, c'est la question du leadership des transports actifs au sein du ministère des Transports. Je pense qu'il manque, au sein de l'organigramme du ministère des Transports, une direction des transports actifs qui serait en charge de s'occuper du développement des espaces... ou, en fait, du vélo et de la marche au Québec. On a des organismes qui le font dans la société civile, Vélo Québec, Piétons Québec. Pourquoi ne pas avoir une espèce de vis-à-vis au sein du ministère des Transports, une direction des transports actifs, qui pourrait avoir les moyens, développer une ambition, développer une vision pour qu'enfin on avance sur cet enjeu-là? Si on veut créer des aménagements qui répondent aux besoins des cyclistes puis des piétons, aussi bien avoir une direction dont c'est la principale recommandation. Moi, ce que je veux, c'est un directeur ou une directrice qui se lève le matin puis qui se dit, au sein de l'appareil gouvernemental : Qu'est-ce que je peux faire aujourd'hui pour améliorer la place des cyclistes et des piétons au Québec? Moi, je pense que ce serait une belle démonstration, une belle preuve qu'on veut avancer, au sein du ministère des Transports, une direction des transports actifs.

On avait proposé, en campagne électorale, une idée, une école, en fait... campagne électorale, la partielle dans Saint-Henri—Sainte-Anne, une école, un radar. Il y a de l'ouverture du côté de la ministre, je l'invite à être ambitieuse. 54 radars au Québec, c'est clairement insuffisant considérant qu'on a 2 000 écoles au Québec. Ce n'est peut-être pas toutes les écoles au Québec qui vont demander un radar, mais on sait que ça donne des résultats à court terme. Mais c'est comme le reste, là, ça donne des résultats, mais ça ne dure pas dans le temps. Ce qu'on veut, c'est des aménagements. Donc, ce qu'on proposait, c'est une école, un radar. Maintenant, s'il y a des fonds qui sont accumulés, malheureusement ou heureusement, bien, que ces fonds-là soient utilisés et mis à disposition des municipalités pour qu'elles puissent refaire les abords des écoles, qu'elles puissent refaire des aménagements qui vont induire des comportements sur la route qui soient adéquats pour garantir la sécurité routière autour des écoles.

Maintenant, je terminerais avec la question de la taille des véhicules. La taille des véhicules, là, le fait que les véhicules grossissent depuis des années, là, c'est bénéfique juste pour l'industrie de l'automobile. Les marges de profit sont juste hallucinantes. Il y a juste l'industrie automobile qui en bénéficie. C'est plus dangereux pour nos routes, il n'y a aucun gain, d'un point de vue de sécurité routière, à avoir des véhicules qui grossissent. On va discuter, évidemment, puis il y a la taille des véhicules...

Donc, il faut travailler sur la publicité. Je pense que le gouvernement peut travailler là-dessus, comme il l'a fait sur le tabac dans les années passées, comme il le fait déjà aussi pour certains pans, certains volets ou, comment je dirais ça, sur certains types de comportements ou types de publicités qu'on ne peut pas faire dans l'industrie automobile. Puis pour ce qui est, effectivement, là, de la taille du parc automobile, c'est vraiment lié à l'aménagement du territoire. On va travailler avec la ministre responsable des Affaires municipales, mais il y a un enjeu d'exemplarité de l'État, qui a, entre autres, été nommé tantôt par... vis-à-vis l'enjeu, là, de la localisation des écoles pour le réseau. Je vous remercie encore pour votre présence et votre écoute.

La Présidente (Mme Poulet) : Alors, merci. Merci à vous tous de votre participation.

Compte tenu de l'heure, je lève la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux au mardi 25 avril 2023, à 9 h 45, où elle entreprendra un autre mandat.

(Fin de la séance à 12 h 03)