



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 8 février 2024 — Vol. 47 N° 35

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (3)

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

2024

Commission des transports et de l'environnement

Le jeudi 8 février 2024 — Vol. 47 N° 35

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)	1
Vélo Québec	8
MADD Montréal	15
Mémoires déposés	23

Intervenants

M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault

M. Monsef Derraji

M. Etienne Grandmont

M. Frédéric Beauchemin

Mme Audrey Bogemans

- * Mme Karen Ferrazzano, AECQ
- * M. Marc Thompson, idem
- * M. Francis Bérubé, idem
- * Mme Magali Bebronne, Vélo Québec
- * Mme Elizabeth Rivera, MADD Montréal
- * M. Antoine Bittar, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 8 février 2024 — Vol. 47 N° 35

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (3)

(Onze heures trente minutes)

Le Président (M. Jacques) : Bonjour à tous. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Dufour (Mille-Îles) est remplacée par M. Beauchemin (Marguerite-Bourgeoys).

Auditions (suite)

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la secrétaire. Nous entendrons ce matin les organismes suivants : l'Association des écoles de conduite du Québec, Vélo Québec, ainsi que M. Antoine Bittar et Mme Elizabeth Rivera.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de l'Association des écoles de conduite du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé, après quoi nous procéderons aux échanges avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)

Mme Ferrazzano (Karen) : Merci. M. le Président, Mme la vice-première ministre et ministre des Transports, Mmes et MM. les députés, bonjour. Je suis Karen Ferrazzano, la présidente des associations des écoles de conduite du Québec, l'AECQ. Je suis accompagnée de M. Marc Thompson, qui est à ma droite, directeur général de l'association, ainsi que de M. Francis Bérubé, à ma gauche, qui est le directeur des affaires provinciales pour le Québec à la FCEI, notre organisation étant membre de la fédération.

Fondée en 1958, l'AECQ est un organisme sans but lucratif constituant le plus important regroupement de propriétaires d'école de conduite au Québec. Elle représente ses membres et se veut un modèle de leadership auprès des décideurs publics, avec qui elle agit en tant que partenaire. L'AECQ a développé, au cours des années, des produits et services qui permettent d'offrir aux apprenants des cours de conduite automobile, moto et véhicule lourd de qualité. Elle fait la promotion du professionnalisme au sein de l'industrie des écoles de conduite. Elle promeut une image valorisante des métiers reliés aux écoles de conduite, soutient les organisations axées sur la sécurité routière et coopère avec elles. Elle contribue à former des conducteurs coopératifs, sécuritaires et responsables, favorisant une éducation respectueuse de l'éthique et de bonnes pratiques de la part de toutes les écoles membres. Au cours des années, elle a contribué à la réduction des accidents, des blessures et des décès sur nos routes grâce à un enseignement de la conduite compétent et professionnel.

Nous vous remercions de nous recevoir aujourd'hui dans le cadre des consultations du projet de la loi n° 48, loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière. À la lecture de nos commentaires déposés à la commission, vous constaterez que nous souhaitons mettre en relief plusieurs déséquilibres dans notre industrie, induits en raison du plafonnement des tarifs dans notre secteur d'activité. Pour vous en parler davantage, je cède la parole à Marc Thompson.

M. Thompson (Marc) : Alors, M. le Président, depuis plus d'une décennie, nous demandons, année après année, que le marché des cours de conduite au Québec soit véritablement libéralisé. En dépit de certains progrès, comme l'indexation gouvernementale, nous souhaitons, par la présente, rappeler que, d'un point de vue entrepreneurial, l'interventionnisme actuel de l'État dans l'industrie des écoles de conduite est intenable. Nous considérons, en outre, que la fixation, par le gouvernement, du prix du cours de conduite prive nos entrepreneurs d'un levier fondamental pour la gestion de leurs entreprises, c'est-à-dire l'élaboration d'une politique de prix. En effet, l'approche actuelle du gouvernement, dans cette industrie, occulte totalement le fait que c'est l'entrepreneur seul qui assume les risques d'affaires dans une école de conduite. Il s'agit là d'une situation anormale, qui fait en sorte que le propriétaire d'une école de conduite peut difficilement se positionner en fonction de ses propres priorités et de la réalité du marché dans lequel son entreprise évolue.

Il ne semble que personne ne saisisse que les salaires, l'essence, les coûts de loyer, l'acquisition ou l'entretien des véhicules, les assurances, les taxes et autres dépenses ont augmenté, au cours des dernières années, de façon exponentielle. Vous savez, au cours des derniers mois, nous avons établi un partenariat avec Équiterre et avons fait la

promotion du virage vers les véhicules électriques et vers l'écoconduite. Malheureusement, beaucoup d'écoles ne peuvent se le permettre, à cause des coûts engendrés par l'achat des véhicules, car leur marge de manoeuvre est trop limitée en raison de la fixation des tarifs par le gouvernement. Le prix du cours de conduite ne nous permet aucune flexibilité pour la rétention du personnel enseignant, compte tenu du salaire que nous sommes en mesure de leur verser. Le taux de roulement a atteint des proportions insupportables. Nous sommes face au défi de l'inflation et de la pénurie de main-d'oeuvre, comme les autres petites entreprises, et nous n'avons pas les moyens de faire face à la musique.

Nous avons fait un sondage CROP, et nous avons au-dessus de 2 000 réponses, et les critères qui font que les gens choisissent une école, le premier, c'est la proximité; le deuxième, c'est la qualité; et le troisième, c'est le prix. Et imaginez-vous, là, 88 % des gens, dans notre sondage, ne savaient pas que c'est le gouvernement qui fixait les prix. Donc, je trouve qu'il n'y a pas vraiment à se gêner pour enlever le prix, personne ne va s'en apercevoir, si on regarde ça de façon positive. Alors, je cède la parole à Francis qui pourra vous en dire davantage.

M. Bérubé (Francis) : Merci, Marc. Évidemment aussi, en tant que PME, les écoles de conduite subissent, comme toutes les autres PME, une forte hausse, par exemple, des tarifs d'électricité, les plus importantes des 25 dernières années, les hausses du salaire minimum qui induisent un effet domino sur tous les salaires, sans oublier les hausses parfois fulgurantes des taxes municipales et des loyers.

Vous savez, lorsqu'on les interroge, les PME, sur les mesures prises pour combattre l'inflation, il devient évident qu'au-delà du défi lui-même, les écoles de conduite sont particulièrement limitées, en termes de marge de manoeuvre pour y faire face. En effet, la première réaction entrepreneuriale est de hausser les prix pour affronter l'inflation. Cette option est presque inenvisageable pour les écoles de conduite, étant limitée par l'indexation, justement, des tarifs par le gouvernement du Québec. Suivant cela, la deuxième réaction des propriétaires de PME, c'est de travailler plus d'heures pour alléger les coûts de main-d'oeuvre. Plusieurs propriétaires d'école de conduite vivent cette réalité-là. Donc, c'est la deuxième, c'est... en fait, dans leur cas, c'est presque la première façon d'affronter l'inflation, c'est de travailler plus d'heures. Donc, on parle de semaines, en général, de huit jours. La FCEI avait déposé un rapport pour démontrer que les heures travaillées, en moyenne, pour les entrepreneurs, en pénurie de main-d'oeuvre, c'étaient des semaines de 60 heures. Finalement, bon nombre d'entre eux doivent réduire leurs marges bénéficiaires qui, dans un contexte réglementé, à l'image des écoles de conduite, voient déjà le citron déjà pressé au maximum.

En somme, l'État ne peut, à travers sa régulation, à la fois tabler sur les grands avantages que comporte le secteur privé pour la délivrance de cours de conduite au Québec, tout en niant de facto le statut d'entrepreneur de ceux qui desservent la population. Avec le temps, cette situation incongrue est devenue la source de contraintes inconsidérées pour l'industrie.

Je veux aussi brièvement aborder la question de l'article 41 du projet de loi, qui soulève certaines appréhensions. Dans l'optique où les formations offertes par les écoles de conduite au Québec puissent être également dispensées par les établissements d'enseignement, nous nous retrouverons devant un enjeu d'équité majeur. En effet, le secteur privé ne pourra, en aucun cas, demeurer compétitif dans un environnement d'affaires où un service largement subventionné par l'État, avec des capacités nettement supérieures de rémunération et sans contrainte de fixation des prix qui influe sur la rentabilité financière, est mis en place.

Donc, dans de telles conditions de marché, plusieurs écoles de conduite pourraient fermer leurs portes. Cela encouragerait incidemment une demande encore plus grande pour une desserte du secteur public, celui-ci pouvant remplacer, à terme, dans un scénario, les écoles privées. En définitive, ce changement, s'il adviendrait, pourrait engendrer des coûts importants pour l'État, et, en conséquence, nous jugeons que le gouvernement devrait procéder à une analyse d'impact réglementaire afin d'en faire les estimations, si c'est la direction qui est prise. Sur ce, je cède la parole à Karine de nouveau. Merci.

• (11 h 40) •

Mme Ferrazzano (Karen) : Merci. Nous sommes ici aujourd'hui pour parler de la sécurité routière, et ce qu'il est important de comprendre... la base de la sécurité routière, bien, c'est nous, les écoles de conduite qui la débute. On commence avec tout nouveau conducteur, on lui donne la formation qu'il a besoin pour être sécuritaire, coopératif et responsable sur la route, et c'est ce qui va engendrer d'avoir un meilleur bilan routier, et c'est ce qui va amener à avoir une meilleure sécurité routière. Donc, si, à la base, on ne peut pas payer à nos employés, moniteurs, instructeurs, leur juste valeur, malheureusement, on est en train de les perdre, et c'est ce qui se passe aujourd'hui sur le marché.

Donc, on demande à nos formateurs, moniteurs ou instructeurs, de faire un minimum de 249 heures, avec une note de passage de 75 %. Donc, ce n'est pas la normale de 60 % qu'on a dans plusieurs domaines. On leur demande d'être de bons pédagogues, d'excellents... vulgarisateurs, excusez-moi, des communicateurs, de travailler à des heures atypiques, le soir, les week-ends, à des heures coupées, des fins de semaine, d'être ponctuels, d'être patients, d'être à l'écoute de l'élève, d'être calmes, d'avoir le souci du détail, de démontrer une empathie.

Aussi, on doit mentionner qu'on travaille aussi avec beaucoup de personnes qui ont des besoins spéciaux, donc des personnes qui sont anxieuses sur la route, des personnes qui ont des TDAH, des personnes qui ont, tu sais, des troubles de l'autisme, donc, et je peux en nommer plusieurs. Donc, il va falloir qu'on puisse payer à... nos instructeurs moniteurs à leur juste valeur pour qu'ils puissent gérer cette situation-là et travailler avec les élèves pour les amener à être sécuritaires. Tout cela pour une moyenne de salaire, en ce moment, bien souvent près du salaire minimum. Nous pourrions faire mieux, offrir plus, mais le cadre réglementaire nous ne le permet pas.

Nous pensons que notre place, quand nous parlons de sécurité routière, devrait être valorisée davantage, car tout débute par nous, comme je l'ai dit tantôt. Le premier contact avec la route, c'est avec nos formateurs qu'il se fait. Partir du bon pied avec une formation de qualité, c'est une forme de prévention. C'est donc avec plaisir que nous allons répondre à vos questions et échanger avec vous. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons commencer les échanges avec la partie gouvernementale... la partie gouvernementale. Donc, je cède la parole à Mme la ministre pour une période de 13 minutes.

Mme Guilbault : Merci. La partie gouvernementale vous salue, M. le Président, ainsi que tous les collègues, bien sûr, et salutations aux gens de l'Association des écoles de conduite, de la FCEI aussi. Merci beaucoup, madame, messieurs, d'être ici avec nous aujourd'hui pour cette dernière journée de consultations particulières. On a déjà entendu plusieurs groupes et il y a certains groupes comme vous qui sont assez nichés de par leur mission. Alors, très intéressant que de vous entendre, d'avoir reçu votre mémoire puis que vous preniez la peine de venir nous le présenter en personne. Merci beaucoup d'être ici et salutations aux collègues, aux équipes aussi, là, je ne sais pas si j'avais salué tout le monde en ce début de journée. Donc, merci beaucoup.

J'ai envie de commencer, de rebondir sur un peu la chute de votre exposé, madame, ce que vous avez dit... je paraphrase, là, mais vous êtes, en fait, le premier, le tout premier intervenant, en quelque part, dans la formation des gens. Et partir du bon pied avec un bon programme, c'est, en quelque sorte, une des clés de la prévention. Et moi, je suis parfaitement d'accord avec vous. Je n'aurais pas pu mieux le dire. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle... parce que comme je fais toujours la mise en contexte, là, quand les... on discute avec les groupes, ce projet de loi là contient un certain nombre d'éléments qui viennent donner suite à des mesures du plan d'action en sécurité routière, qui est la pièce, la plus grosse pièce, si on veut, là, qui contient une foule de mesures sur six axes. Donc, le projet de loi vient en opérationnaliser quelques-unes, mais, je dirais, la pièce maîtresse, c'est vraiment le plan d'action en sécurité routière.

Dans le projet de loi, on aborde la mesure 26 sur la formation obligatoire, qui va devenir obligatoire pour le permis commercial, mais, avant d'en arriver à la formation qui va être introduite, il y a la mesure 24 aussi, dans notre plan, revoir la formation destinée aux futurs conducteurs. Et ça, donc, c'est aussi une mesure qui va se faire en collaboration avec vous, parce qu'on y dit, ici, «poursuivre les activités»... non, pardon, ce n'est pas la bonne, «revoir le contenu des cours de conduite afin de mettre les usagers vulnérables au coeur des parcours d'éducation à la sécurité routière», donc.

Et donc, ça, pour moi, ça va exactement dans le sens de ce que vous avez dit, là, revoir la formation, toujours... dans le fond, c'est un processus d'amélioration continue, les formations, parce que... je ne sais pas depuis combien d'années que vous êtes là-dedans, mais probablement que vous avez vu déjà plusieurs évolutions au fil des contenus, avec la mouvance sociale, je dirais, les préoccupations qui apparaissent, les nouveaux développements, la nouvelle façon d'aménager les territoires, les rues, et tout ça.

Et donc, j'aimerais ça vous entendre, comme vous êtes ici aujourd'hui... On a des gens de la SAAQ, probablement, d'habitude, aussi dans la salle. J'imagine que vous travaillez beaucoup en collaboration avec la SAAQ. Dans ce processus de réévaluation puis d'amélioration continue des contenus de formation pour nos jeunes... parce que vous avez tellement raison, c'est la clé, la clé... Moi, je me souviens encore de mes cours de conduite avec mon prof... ici, à Sainte-Foy, et donc je me rappelle encore des phrases chocs qu'il me disait. Puis, tu sais, un bon prof de conduite, je pense que ça peut faire une nette différence dans le comportement du jeune, au moment où il est jeune, puis, après ça, par la suite.

Donc, de quelle façon est-ce que vous travaillez avec la SAAQ? De quelle façon est-ce que vous vous faites au... bien, pas au quotidien, mais, tu sais, d'année en année, de quelle façon vous gérez cette réévaluation-là, cette collaboration-là à la faveur du meilleur programme de formation, toujours le plus, je dirais, moderne, lucide et porteur possible pour nos jeunes?

Mme Ferrazzano (Karen) : Bien, on travaille en partenariat avec la SAAQ. Donc, comme vous dites, on les rencontre assez souvent, ça, c'est vrai. De plus en plus, on se rencontre encore plus... des rencontres plus rapprochées. Donc, c'était un peu espacé, le temps que la SAAQ a pris le dessus, après l'AQTR, comme vous savez très bien, puis là on a des rencontres plus rapprochées. On a aussi des rencontres avec les regroupements pour venir sur des bases qu'on peut présenter à la SAAQ ensemble. La SAAQ est en train de travailler sur un nouveau, justement, PESR, donc un nouveau programme qui va évoluer, d'une certaine manière, mais, pour le moment, on ne sait pas encore c'est quoi, cette évolution. Donc, on attend de voir... qu'on voit comment on va grandir avec eux. Je pense que la SAAQ a dû freiner un moment avec le changement de leur système, là, durant l'année dernière, comme vous savez très bien, puis il y a eu comme un petit... tu sais, un petit moment, là...

Mme Guilbault : On n'en a pas eu connaissance.

Mme Ferrazzano (Karen) : Oui, c'est ça. C'est ça, vous êtes bien en bonne connaissance de ça. Donc, je pense qu'ils ont mis juste ce projet-là un peu de côté, mais ils sont toujours ouverts à ce qu'on travaille avec eux là-dessus.

Ce que j'aimerais rapporter, un petit point de plus, si vous permettez, c'est vraiment nos formateurs qu'on doit bien former, bien entourer. Je vais vous dire, aujourd'hui, à l'association... l'année passée, on a fait à peu près 13 formations de moniteurs, OK, de classes pleines de moniteurs et c'est parce qu'il y a un grand roulement, OK. Ils ne sont pas payés à leur juste valeur et donc ils décident, après avoir commencé le métier : Bien, écoutez, ça prend trop, je ne suis pas prêt, ce n'est pas le salaire que je suis payé, ce n'est pas... c'est inadéquat. Donc là, ils se changent vers d'autres industries, malheureusement. Donc, en général, on faisait trois à quatre formations par année. L'année dernière, on en a fait 13, puis Marc, l'année d'avant, je pense que c'est à peu près la même chose. Oui, donc, c'est des grosses formations, un gros chiffre qu'on doit entraîner.

Ça fait que, de mon avis à moi et de notre avis à nous, c'est qu'il faut vraiment cibler notre personnel, OK, pour pouvoir... que eux, ils puissent, justement, bien former ces étudiants-là, ces nouveaux conducteurs là, avec un nouveau PESR qu'on va travailler avec la SAAQ, bien sûr.

Mme Guilbault : Vous avez combien de formateurs au sein de l'association? Combien de personnes environ qui sont des formateurs?

M. Thompson (Marc) : Je dirais autour de 1 000.

Mme Guilbault : Donc, ce que vous dites, c'est que le taux de roulement a augmenté, si bien que vous faites plus de formation pour le même bassin de formateurs.

M. Thompson (Marc) : Oui. C'est incroyable, autant moniteurs qu'instructeurs. Puis on a aussi quelques cours en anglais, on n'a pas le choix, parce qu'il y a des gens qui sont anglophones, là.

Puis il y a une autre chose aussi, c'est qu'on a pris les devants sur plusieurs sujets, comme, par exemple, l'écoconduite. On a mis, dans nos cours aussi, on a mis les véhicules électriques, on a mis aussi les aides à la conduite qui n'existent pas dans le PESR actuellement. Il y a des... beaucoup de choses. On a aussi de la formation continue pour les formateurs, moniteurs, instructeurs, ils appellent ça maintenant formateurs, alors on a... on fait... puis on met ça aussi sur notre site Internet par la suite. Alors, on est vraiment proactifs, puis je pense que notre réputation auprès de la SAAQ est excellente. On a établi des liens, puis on travaille souvent ensemble, puis on se téléphone, puis on a même... à quelques occasions, on a les numéros personnels de certains employés. Ça fait qu'on est vraiment proactifs.

• (11 h 50) •

Puis on a pris une... on a des partenariats avec Équiterre, avec l'AQRP, parce que l'AQRP... les gens âgés, souvent, ont besoin d'avoir des rafraîchissements ou tout ça, alors on a une entente avec l'AQRP. Ça, c'est très intéressant. Puis on a plusieurs partenariats comme ça, Alco Prévention... Alors, on prend bien soin d'éduquer notre monde et de s'assurer qu'ils transmettent aux élèves. On a aussi beaucoup de choses qui viennent de la FCEI parce qu'on a un partenariat. Toutes nos écoles sont membres de la FCEI et c'est l'association qui paie leur abonnement. Alors, ils ne peuvent pas dire : Je n'ai pas les moyens, on paie pour eux autres, ça fait qu'à partir... à même la cotisation, si on veut. Alors, on a un excellent partenariat avec la FCEI. Ils nous aident beaucoup et ils nous donnent aussi beaucoup de documents. C'est très intéressant pour ça. Alors, c'est un peu la façon dont on travaille.

Mme Guilbault : Puis pour le contenu, je disais tout à l'heure, vous êtes probablement... le contenu du PESR, vous êtes probablement, c'est ça, en amélioration continue. Comment ça fonctionne? Est-ce que vous le modifiez? Est-ce que vous vous le réanalysez en permanence puis, à une certaine périodicité, vous faites des changements? Parce que, j'imagine, si vous le changez toujours... vous ne pouvez pas toujours reformer vos formateurs. Puis donc comment est-ce que vous procédez pour les mises à jour? Est-ce qu'il y a une périodicité, est-ce que c'est au besoin, est-ce que c'est en continu?

M. Thompson (Marc) : Malheureusement, le guide de formation des moniteurs ou des instructeurs commence à être désuet. Il date de 2012. Alors, on est obligés d'en ajouter. Alors, Karen, par exemple, qui enseigne, qui fait de la formation, puis on a d'autres... on a même une personne qui vient de chez Chisasibi, parce qu'on forme aussi... on a des ententes avec les Cris, on a des ententes aussi avec le Nunavik, avec la commission scolaire Kativik. Alors, on a des ententes puis on fait de la formation pour les autochtones.

Alors, on est vraiment en avance, je peux dire, puis ça, ce n'est pas nécessairement dans le PESR, mais on utilise vraiment le PESR, mais on a rajouté des choses. Notre volume est plus important, disons, que seulement le Carnet d'accès à la route.

Mme Ferrazzano (Karen) : Si je peux me permettre de rajouter à ça, nos formations pour les membres de l'AECQ... donc, les écoles de conduite qui sont membres de l'AECQ, on leur donne de la formation continue. Donc, on a, si vous voulez, un petit groupe qui travaille sur de la formation continue et qui envoie ces informations-là à tous nos moniteurs instructeurs existants. Et, comme M. Thompson l'a dit, dans les formations, nous, les maîtres formateurs qui formons, donc, des moniteurs et des instructeurs, on rajoute au programme de la SAAQ pour pouvoir combler le besoin d'aujourd'hui, parce que la réalité de 2012, on s'entend, ce n'est pas la réalité d'aujourd'hui. Donc, c'est tout du travail qui est fait à l'interne et... tous les rajouts qu'on rajoute pour nos moniteurs, instructeurs.

Et on aimerait partager ça avec la SAAQ puis on leur a déjà dit. Mais, je pense, votre question à vous, c'était comment est-ce qu'on fait avec la SAAQ? On n'est pas rendu à travailler encore le PESR avec la SAAQ. Donc, comme j'ai dit, je pense qu'il y a eu un stop à cause de la situation de l'année passée, et donc on n'est pas revenus là-dessus, mais ils vont nous consulter là-dessus pour pouvoir développer ce volet-là.

M. Thompson (Marc) : Mais c'est parce qu'aussi il faut dire qu'il y a eu certaines choses qui sont devenues plus prioritaires, comme prenons, par exemple, la classe 1, ce qui fait que ça retarde le PESR, parce que c'est urgent de régler la classe 1. Sinon, je pense qu'on serait plus avancé sur PESR. S'il y en a qui ne savent pas c'est quoi, le PESR, c'est le Programme d'enseignement en sécurité routière. Alors, à cause de ça, des fois, on a des retards, parce que le ministère des Transports dit à la SAAQ : Non, non, non, il faudrait s'occuper de tout ça tout de suite. Ça fait que, là, nous autres, on se déplace un peu, mais une chance, on est capables de s'organiser quand même.

Mme Guilbault : Parce que... En effet, il ne me reste vraiment pas beaucoup de temps, mais je vais donc l'aborder, parce que, c'est ça, vous avez raison, la mesure... en fait, c'est qu'on a les deux mesures dans le PASR, à ne pas confondre avec le PESR. Moi, mon plan d'action en sécurité routière, je l'appelle PASR, mais il y a aussi la mesure, là, puis qui est l'objet, entre autres, de votre mémoire, rendre obligatoire la formation pour l'obtention d'un permis pour conduire un véhicule commercial.

Et donc, là, ce que vous dites, c'est qu'on vous a demandé de prioriser le nouveau contenu de formation qui va devenir obligatoire... avec, pour échéance, cette année, alors que l'autre, on avait donné en échéance, en continu, 2024, 2028, en se disant justement que ça allait être un travail peut-être de plus longue haleine pour refaire une mise à jour complète, à la lumière, en plus, de ce qu'on a mis là-dedans, en termes de nouveaux aménagements, et tout ça, les zones scolaires, et tout, que ça se reflète dans la formation de nos jeunes.

Mais en terminant... Il me reste quoi, une minute?

Le Président (M. Jacques) : 22 secondes.

Mme Guilbault : Ah! bien, 22 secondes, ça fait qu'en fait je ne pourrai même pas poser de question, mais simplement vous remercier. Et on a besoin de vous pour pouvoir mener à terme ces deux mesures-là. Alors, un très, très grand merci pour votre travail.

Mme Ferrazzano (Karen) : Merci à vous.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Ceci met un terme aux échanges avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à l'opposition officielle, à M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue à vous trois, et je trouve ça intéressant que vous êtes venus avec la FCEI, que je tiens à saluer, donc, parce qu'au niveau des études qu'elle met sur la table... Et vous avez vu, le Parti libéral, depuis le retour, il a un thème, c'est le thème des PME.

Moi, quand j'ai lu votre mémoire, il y avait pas mal d'informations, mais l'information qui m'a le plus touché, c'est l'état de situation de votre industrie. Parce qu'on vient... on veut bien dire aujourd'hui qu'on veut compter sur vous en termes de collaboration, mais si votre industrie souffre, on ne peut plus compter sur vous. Il ne faut pas se raconter des histoires. Donc... pouvez juste nous éclairer sur vos demandes dans ce cadre. Parce que, là, j'ai vu les fixations de tarifs, et vous avez même dit que ça affecte un peu la survie de votre industrie. Donc, moi, je pense qu'on ne peut pas passer à côté de cela. Si votre industrie ne va pas bien, on manque un bout important dans la chaîne de la sécurité routière.

Mme Ferrazzano (Karen) : Effectivement, c'est... on est les premiers répondants, si vous voulez, de la sécurité routière, et donc notre demande à nous aujourd'hui, c'est d'enlever, justement, le plafonnier du prix des cours de conduite pour pouvoir atténuer à toutes les augmentations qu'il y a eu. Que ça soit salaires, dépenses, loyer, assurances, tout a augmenté et de beaucoup... mais aussi les salaires d'employés pour qu'on puisse leur payer leur juste valeur, comme j'ai dit un peu plus tôt, pour qu'ils puissent, justement, fournir ce travail-là pour la sécurité routière, parce qu'on ne veut pas enf्रेigner la sécurité routière, étant donné qu'on ne pourra plus avoir de bons moniteurs instructeurs dans le prix.

M. Derraji : Oui, mais ça, je suis d'accord. Notre porte-parole en économie, il est juste à côté de moi.

Moi, j'aimerais bien qu'on parle de la situation économique parce que je pense que vous êtes le premier groupe qui nous partage cette situation. On ne peut pas passer à côté, surtout quand vous êtes dans toutes les régions du Québec. Parlez-nous de la situation avec du détail, parce que, là, j'ai vu le coût de l'énergie, j'ai vu la pression sur le salaire minimum, j'ai vu les hausses parfois fulgurantes des taxes municipales. Ça, c'est réel, c'est des coûts directs qui affectent votre industrie. Donc, élaborez plus, comme ça la plupart des élus vont être conscientisés par rapport à la réalité de votre industrie, et, par la suite, on va parler de l'impact parce qu'on a besoin de vous. Si j'ai des écoles qui ferment demain, je ne pense pas qu'on aide le secteur de la sécurité routière, à part que c'est très important d'un point de vue économique.

M. Bérubé (Francis) : Bien, si je peux ajouter, en fait, parce que... en fait, la réalité actuelle des PME est difficile, je pense que je n'apprends pas rien à personne. Là, on voit, dans les journaux, des fermetures de plus en plus régulières. C'est parce que la réalité, c'est que les écoles de conduite... ce que j'expliquais tantôt, c'est que les mesures pour affronter l'inflation, actuellement, c'est d'augmenter les prix, mais la réglementation gouvernementale, actuellement, ne permet pas aux entrepreneurs, les écoles de conduite, d'augmenter ces prix-là. Donc, la première réaction pour survivre, ils ne peuvent pas la mettre en oeuvre, cette augmentation des prix.

Ensuite, c'est de... les trois premières réactions entrepreneuriales des PME, ensuite, c'est le... c'est de travailler plus d'heures. Mais je parlais avec les entrepreneurs du secteur, puis c'est des semaines... c'est du sept jours sur sept, là, pratiquement, là. Donc, on vient épuiser ces entrepreneurs-là parce que d'abord ils cherchent à compenser en travaillant plus d'heures. L'autre élément, c'est de puiser dans ses marges bénéficiaires, mais les marges bénéficiaires dans ce secteur-là sont extrêmement limitées. On est dans un contexte de pénurie de main-d'oeuvre. Ils ne peuvent pas offrir des salaires compétitifs sur le marché. Puis, même s'il y a une indexation des tarifs, là, même s'il y a une indexation, là, l'IPC, là, ce n'est pas la... ce n'est pas une mesure qui est nécessairement représentative pour toutes les entreprises.

Puis certains éléments de l'inflation peuvent être plus importants. Par exemple, l'augmentation des carburants va affecter de façon plus disproportionnée les écoles de conduite. La pénurie de main-d'oeuvre à Montréal est importante, mais elle est plus aiguë en Abitibi-Témiscamingue, et ils vont être en compétition pour le marché du travail avec, par exemple, des minières qui offrent des salaires très compétitifs, à Ottawa, avec la limite avec la fonction publique. Donc, il y a tous ces éléments-là. Donc, même s'il y a l'indexation, ça ne demeure pas une mesure fiable pour prendre une photographie de la réalité entrepreneuriale de ces écoles-là, en fait.

• (12 heures) •

M. Derraji : Oui. Vous avez marqué, dans votre mémoire, parmi les 63 juridictions aux États-Unis et au Canada, le Québec est la seule qui impose, aux écoles de conduite, un prix maximum. Moi, je vous demande aujourd'hui, d'une manière très claire, c'est quoi votre demande, parce que, là, il y a pas mal de choses. Il y a des choses directes et des choses indirectes qui affectent votre industrie, mais on s'entend que tout le monde autour de la table est conscient de l'apport des écoles de conduite. Mme la ministre vient de le mentionner. Mais maintenant, concrètement, vous êtes à la FCEI, vous êtes... vous représentez les écoles de conduite. C'est quoi vos demandes, concrètement, sur la table pour que vous puissiez jouer votre rôle convenablement?

M. Thompson (Marc) : C'est enlever le prix plafond et laisser le libre marché.

M. Derraji : Comme dans le cas des motos...

M. Thompson (Marc) : Comme dans les motos, et, dans les motos, là, il n'y a jamais eu d'exagération, jamais. Le marché est stable à peu près partout à travers la province. Les prix se ressemblent beaucoup sans qu'ils soient fixés, là. Puis je suis certain... puis d'ailleurs, avant qu'il y ait le cours obligatoire, le marché des cours de conduite existait et il n'y avait pas de guerre de prix. Il n'y avait rien de tout ça. Ça fait que les gens, là...

M. Derraji : Parlez-nous des prix, parce que ce n'est pas tout le monde qui est au courant de ce qui se passe. Parlez-nous des prix. Dites-nous qu'est-ce qu'il se passe dans l'industrie, pourquoi c'est très important aujourd'hui, pour vous, de demander une libéralisation, comme à l'image de ce qui se passe au niveau de l'enseignement de la moto. Mais parlez-nous, plus ou moins, c'est quoi les... c'est quoi la tarification... qu'aujourd'hui, là, on ne peut plus aller là, là. Ce prix maximum, ça ne nous aide pas.

M. Thompson (Marc) : Non, parce qu'il y a des besoins qui sont différents, dépendant des endroits, premièrement. Alors, il y a des endroits aussi où les salaires sont beaucoup plus élevés. Puis ensuite, le cours de conduite, le prix n'est pas un frein, malgré ce que certains pensent, n'est pas un frein au fait d'aller chercher son permis de conduire. Ça coûte moins cher que... Souvent, ça coûte moins cher que d'avoir un téléphone cellulaire, mais le cours de conduite sert toute, toute votre vie, puis vous le payez une fois, puis ça sert toute votre vie. Ça fait que, même s'il monte à 1 200 \$ ou 1 300 \$, ça ne fera pas une différence, puis ensuite, la concurrence va exister de toute façon.

Puis un des problèmes qu'il y a actuellement, c'est que... prenons, par exemple, les voitures, la moyenne d'âge des voitures des écoles de conduite, actuellement, est de huit ans. Et ça, ce n'est pas moi qui l'invente, là, ça vient des ingénieurs de la SAAQ qui s'occupent de... les vérifications. Alors, ça, c'est un autre exemple. Alors, quand les gens... beaucoup ont acheté des véhicules électriques, là.

M. Derraji : Oui, j'en ai vu, oui.

M. Thompson (Marc) : On en commande, puis on pousse là-dessus. Puis on a un partenariat, d'ailleurs, avec une entreprise pour les aider, comme on a un partenariat avec les assurances, avec une compagnie d'assurance. Tu sais, on essaie de sauver de l'argent, mais c'est... ce n'est pas suffisant. Puis c'est certain que, si le plafond est enlevé, il y a des endroits puis il y a des gens qui vont augmenter leurs prix. Mais le prix, par contre, ils vont être clairs sur le... parce qu'il ne faut pas oublier une chose, hein, ceux qui n'arrivent pas, ils trouvent des moyens d'arriver, en dehors du... Puis ça, je pense que la SAAQ est au courant, puis tout le monde est au courant.

Alors, c'est certain que ça, ça va se résorber. Tu sais, il n'y aura pas de monde qui va vendre des livres à 80 \$, là. Pourtant, ça existe, là, il ne faut pas se faire d'illusions. Peut-être que ça vous fait rire, là, mais nous, on assiste à la Driving School Association of America. On va là, aux conférences, à tous les ans, puis, à un moment donné, il y a un de mes administrateurs qui m'a demandé : Coudon, le Québec, c'est-tu un pays communiste? Parce que le prix des cours était fixé.

Des voix : Ha! Ha! Ha!

M. Derraji : Pas sûr que Mme la ministre est communiste, je peux vous le dire.

M. Thompson (Marc) : Puis ensuite, écoutez, même si Mme la ministre dit qu'il faut des améliorations au PESR, puis que nous, on le croit, puis tout ça, il reste que c'est le meilleur cours qu'il y a en Amérique du Nord. Moi, là, j'ai les cours des 51 États américains puis de tout ce qui se passe au Canada. J'ai des communications avec les gens de la Colombie-Britannique. Il n'y a pas de cours meilleur que le cours PESR que nous avons au Québec, sauf qu'il y a plus d'heures que partout. On a 15 heures de pratique alors que le Minnesota, par exemple, en a sept. Alors, tu sais, tout ça, là, il y a de l'argent derrière de ça.

M. Derraji : Il me reste une minute. Je vous remercie parce que ça a été très clair par rapport à ce plaidoyer. Est-ce que vous avez vu l'étude d'impact réglementaire publiée? Et il y a eu aussi un mémoire qui a été déposé au Conseil des ministres. Vous avez vu les deux?

M. Bérubé (Francis) : L'étude d'impact réglementaire...

M. Derraji : Oui. Et c'était quoi, votre constat?

M. Bérubé (Francis) : Bien, écoutez, nous, on soulève un des éléments, là, qui n'a pas été analysé, mais une des choses qu'on demande, c'est que, si, par exemple, il y a un transfert vers le secteur public, s'il y a une reconnaissance des établissements d'enseignement... ça va nécessairement engendrer des coûts minimalement pour l'État puis ça peut avoir un impact aussi sur les entreprises, tu sais, parce qu'il y aurait des possibilités de fermeture. Parce que compétitionner contre un secteur largement subventionné, qui ne vit pas avec les mêmes contraintes que les entreprises privées, ça va être impossible.

Ça fait que c'est... Donc, c'est ça, l'enjeu. Donc, ça, c'est un des éléments qu'on juge qui devrait être évalué, s'il y a un transfert, en fait, des cours de conduite vers le secteur public, et la porte nous semble ouverte avec ce qui est dans le projet de loi.

M. Derraji : O.K. Je vous remercie pour votre passage. Et sûrement on fera un autre suivi avec vous. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, M. le député de Nelligan. Je cède donc la parole à M. le député de Taschereau pour 3 min 30 s.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. On a peu de temps. J'aimerais ça couvrir deux questions avec vous. La première concerne les prix. On en a beaucoup parlé, puis j'ai quand même, moi, une certaine crainte que, si on libéralise les prix, bien, dans certains secteurs du Québec, la Côte-Nord, l'Abitibi, par exemple, on se retrouve avec... Il y a peu de joueurs, il y a peu d'écoles de conduite. On pourrait se retrouver avec des hausses de prix assez importantes. On n'a pas l'offre et la demande pour être capable, justement, de créer cette compétition-là. Est-ce que, si on ne va pas dans ce sens-là, une augmentation des prix fixée par règlement pourrait répondre à votre demande aussi?

M. Thompson (Marc) : Bien, on a ouvert dernièrement, là, à Malartic, Rouyn... puis là il y a Amos qui s'ouvre. Ça fait qu'il y en a des nouvelles écoles qui s'ouvrent dans ce coin-là. Puis moi, je sais que les prix qu'il y a là-bas sont maintenus près du... très près du prix maximum fixé par le gouvernement puis je n'ai jamais vu des écoles augmenter leur nombre d'élèves comme il augmente actuellement. J'ai vu une école, là, aller chercher des centaines d'élèves en l'espace d'un an. C'est incroyable. Ça fait que le prix... Comme je disais, là, le prix, c'est le facteur trois...

M. Grandmont : Oui. Bien, c'est parce qu'il est fixe, en fait.

M. Thompson (Marc) : ...du cours de conduite, ça fait que...

M. Grandmont : Donc, c'est sûr que ce n'est pas un critère.

Mme Ferrazzano (Karen) : Je veux rajouter un petit point. Il ne faut pas oublier que, dans le temps, il y avait un moratoire, donc on ne pouvait pas ouvrir des écoles de conduite un peu partout, tandis qu'aujourd'hui on n'a plus ça. Donc, la compétition va être saine. Nous, en tant qu'association, si on va trouver que, disons, en Abitibi, je ne sais pas, le prix devient 4 000 \$, on va dire : Bien, c'est exagéré. On va peut-être suggérer à quelqu'un d'aller ouvrir une école là, avoir un prix qui est plus normal, et donc ça va faire que la compétition va ramener le prix vers le bas.

M. Grandmont : O.K. On aura sûrement l'occasion d'en reparler pendant l'étude détaillée, là, mais je... En tout cas, c'est parce que je veux vraiment couvrir l'autre point aussi, qui est important pour moi, là, mais je ne suis pas tout à fait convaincu, mais on pourra en jaser.

Lors des consultations, en 2017, il y avait des intervenants qui avaient émis l'hypothèse qu'on devrait faire... refaire des requalifications du permis de conduire, au moins d'un point de vue théorique, c'est-à-dire que les gens refassent une formation comme dans différents domaines, dans le travail en général, les cours de sauveteur pour donner un autre exemple. Qu'est-ce que vous pensez de ça, l'idée de, périodiquement, aux cinq, aux 10 ans, de demander aux Québécois et aux Québécoises de refaire... une requalification, une vérification, une évaluation?

Mme Ferrazzano (Karen) : Absolument d'accord avec vous. Moi, je donne des formations au niveau corporatif, donc, c'est des gens qui conduisent depuis 30 et 40 ans, et les erreurs que ces gens-là font dans les voitures... Ils ont besoin d'un rafraîchissement. Ce n'est pas parce qu'ils ne connaissent pas la loi ou ils ne veulent pas appliquer la loi, mais c'est parce qu'en tant que conducteur... Premièrement, la loi change, mais deuxièmement, en tant que conducteur, on tombe avec des habitudes. Ah! je n'ai pas mis mon clignotant, il n'y a rien qui s'est passé. Je ne l'ai pas mis encore, il n'y a rien qui s'est passé. Ça fait que je tombe à ne plus le mettre, ça devient comme une habitude. Mais, tu sais, là, la journée où il fallait que je mette mon clignotant puis je ne l'ai pas mis, là, c'est... on se rend compte, bien, il y a eu un accident. Donc, c'est très important de faire un rafraîchissement au moins à tous les 10 ans.

M. Grandmont : Là, vous n'avez rien dans votre mémoire par rapport à ça, à ma connaissance.

Mme Ferrazzano (Karen) : Non.

M. Grandmont : Si vous avez déjà des idées là-dessus, peut-être juste les envoyer à la commission...

Mme Ferrazzano (Karen) : Oui, ça va me faire plaisir.

M. Grandmont : ...pour qu'on puisse en prendre connaissance. On pourrait éventuellement en discuter, là.

Mme Ferrazzano (Karen) : Ça va me faire absolument plaisir.

M. Grandmont : Je ne dis pas qu'on prend position là-dessus, mais...

M. Thompson (Marc) : Actuellement, comme je disais, on le fait avec l'AQRP pour les retraités provinciaux du secteur...

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin aux échanges avec les membres de la commission. Je vous remercie pour votre participation.

Et je suspends quelques instants pour faire place au prochain groupe.

(Suspension de la séance à 12 h 10)

(Reprise à 12 h 12)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue à la représentante de Vélo Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

Vélo Québec

Mme Bebronne (Magali) : Merci, M. le Président. Mme la ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, représentants du ministère des Transports et de la Société d'assurance automobile du Québec, merci d'avoir convié Vélo Québec à ces auditions dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 48. Je m'appelle Magali Bebronne et je suis directrice des programmes chez Vélo Québec.

Depuis plus de 50 ans, Vélo Québec fait la promotion du vélo sous toutes ses formes, pour le tourisme, pour les loisirs, mais, bien sûr et plus que jamais, comme moyen de transport. Vélo Québec est connu pour son expertise en matière de vélo, mais vous savez peut-être moins que nous nous préoccupons, depuis bien longtemps, de la sécurité des piétons et particulièrement des déplacements actifs et sécuritaires des enfants vers l'école.

Depuis 2005, avec le programme À pied, à vélo, ville active, Vélo Québec et ses partenaires ont réalisé plus de 675 plans de déplacements scolaires dans toutes les régions du Québec. En plus du guide technique aménagé pour les piétons et les cyclistes, Vélo Québec publiera également, en 2024, un guide de sécurisation des abords des écoles, avec le soutien du Fonds de la sécurité routière.

D'emblée, nous tenons à saluer le plan d'action en sécurité routière très exhaustif présenté par Mme la ministre en août dernier et le dépôt rapide de ce projet de loi afin de concrétiser, sans tarder, certaines des mesures phares de ce plan. Ce leadership fort est nécessaire et bienvenu face à la dégradation récente du bilan routier, en particulier chez les usagers non protégés.

Dans le mémoire que nous vous avons soumis, vous retrouverez plusieurs propositions qui vous paraîtront parfois dépasser la portée de ce projet de loi, mais qui nous paraissent indissociables d'une stratégie de sécurité routière.

Notre première proposition porte sur le principe de prudence dont vous ont également entretenu nos collègues de Piétons Québec. En tant que représentants d'usagers dits vulnérables, nous tenons à réitérer, comme nous le faisons d'ailleurs depuis l'introduction du principe de prudence, en 2018, dans le CSR, que le troisième alinéa de l'article 3.1 vient affaiblir toute la portée du principe cardinal supposé guider nos approches en sécurité routière. Alors qu'il devrait établir une hiérarchie claire de responsabilité entre les différents usagers de la route, avec cet alinéa, on vient créer une fausse équivalence entre l'obligation de se protéger et l'obligation de ne pas mettre en danger les autres. C'est problématique.

Conduire un véhicule de deux tonnes ou plus vient avec de grandes responsabilités, comme le rappelle très pertinemment d'ailleurs votre porte-parole Katherine Levac, dans l'excellente campagne qui soutient le plan d'action en sécurité routière. Cela ne peut en aucun cas être mis sur un pied d'égalité avec le fait de se déplacer à pied ou à vélo. Malheureusement, la façon dont l'article 3.1 est rédigé ouvre grand la porte aux dérives.

Nous avons ainsi dénoncé récemment des messages de partage de la route qui mettaient davantage, voire exclusivement, l'emphase sur des comportements attendus des usagers vulnérables pour assurer leur propre sécurité plutôt que sur la responsabilité des plus gros envers les plus vulnérables. Nous proposons donc, dans un premier temps, de corriger cette incongruité pour aligner notre principe de prudence sur ceux adoptés par d'autres pays et conventions.

Dans un second temps, nous aimerions que cet article soit suivi d'effets et puisse ouvrir la voie, pardon, à des sanctions accrues lorsqu'un comportement dangereux met à risque un usager ou une usagère non protégée.

Notre deuxième orientation vient rappeler l'importance, comme dans n'importe quelle stratégie de santé et sécurité, de réduire le risque à la source. En sécurité routière, le risque de décès et de blessures graves est directement proportionnel au nombre de déplacements motorisés. La stratégie Réduire, transférer, améliorer, mise de l'avant par notre politique de mobilité durable, est donc sans doute un de nos meilleurs outils pour améliorer la sécurité routière. Réduire le nombre de trajets à effectuer et provoquer un transfert modal vers des modes plus durables, qui sont aussi des modes plus sécuritaires, c'est une stratégie légitime de sécurité routière. Développer le transport en commun, multiplier les aménagements cyclables, rendre confortables les déplacements à pied, améliorer l'intermodalité sont autant de stratégies qui doivent permettre à ces modes d'être plus attractifs, mais aussi plus compétitifs par rapport à l'auto solo. C'est dans cet esprit que nous vous soumettons plusieurs propositions qui permettraient de rendre plus efficaces et attrayants les déplacements à vélo. Cela passe par des mesures très concrètes, comme la création de passages prioritaires pour cyclistes, mais aussi l'autorisation, pour les cyclistes, de traiter les arrêts comme des céder le passage, comme c'est déjà le cas dans huit États américains.

Sur les questions très spécifiques aux vélos, permettez-moi d'exprimer notre très grande déception que ce projet de loi n'ait pas permis de régler une bonne fois pour toute la question de la définition des vélos à assistance électrique que nous attendons maintenant depuis quatre ans. Alors que les engins de tout acabit prennent d'assaut les pistes cyclables du Québec, y compris des scooters, voire des motos électriques qui se font passer pour des vélos à assistance électrique à cause du flou réglementaire, nous sommes préoccupés que le resserrement tant attendu par nos usagers et usagers de pistes cyclables se fasse toujours attendre.

Quant aux appareils de contrôle automatisés, nous soutenons entièrement la volonté gouvernementale de massifier et de simplifier le traitement des infractions constatables par des ACA. Comme d'autres groupes avant nous, nous sommes d'avis que Québec devrait viser un taux de couverture suffisant pour réellement changer de paradigme. Notre approche ne devrait pas être de saupoudrer quelques photoradars dont les automobilistes connaissent par coeur les emplacements, mais bien de créer une conscience permanente que tout excès de vitesse ou feu rouge brûlé pourrait se solder par une sanction pécuniaire. Ce que l'on vise, ce n'est pas le respect de 500 radars, mais bien le respect de l'ensemble des vitesses et de la signalisation présentes sur notre territoire.

Nous sommes conscients que la demande pour les systèmes de détection sera très forte et nous comprenons que ceux-ci se concentrent en premier lieu sur des infractions de vitesse et de respect des feux rouges. Nous vous soumettons tout de même, dans notre mémoire, des exemples d'autres infractions qui pourraient être surveillées de façon automatique, notamment celles qui ont pour effet de mettre à risque les cyclistes le long d'axes cyclables très achalandés. On pourrait ainsi assurer un meilleur respect des feux verts en forme de flèche qui offrent aux cyclistes des phases de traverse protégées des virages de véhicules.

Je vous le disais, chez Vélo Québec, les déplacements actifs des élèves vers l'école sont une préoccupation de longue date. Dans les centaines de plans de déplacements scolaires que nous avons réalisés, nous prenons toujours soin de cartographier les codes postaux des élèves fréquentant une école afin d'identifier les cheminements prioritaires à sécuriser pour répondre aux besoins des familles. Vous trouverez un exemple de ce genre de cartographie dans notre mémoire. Cela permet de constater en un coup d'oeil l'ensemble des rues où circulent, matin et soir, les familles qui vivent à moins de 15 minutes de marche de l'école. Et, sans surprise, on est bien loin de la simple zone scolaire.

C'est pourquoi nous nous joignons à tous les groupes qui, ces derniers jours, sont venus vous dire que la sécurisation des déplacements vers l'école devrait viser un périmètre bien plus vaste que les abords immédiats du terrain de l'école. C'est aussi notre conviction, et j'ajouterais que, même si nous avons toujours priorisé les déplacements à pied, il faudra à l'avenir également proposer des voies cyclables sécuritaires dans les diagnostics et les mesures de sécurisation. Il nous paraît inconcevable qu'aujourd'hui encore, certaines écoles interdisent carrément à leurs élèves de venir à vélo.

En complément des efforts de sécurisation physique des écoles qui sont à juste titre priorisés par le plan d'action gouvernemental, permettez-moi de sensibiliser les membres de cette commission aux efforts d'éducation que Vélo Québec déploie, depuis 2015, pour former les jeunes du primaire à la pratique sécuritaire et autonome du vélo. Avec son programme Cycliste averti, Vélo Québec s'est inspiré des meilleures pratiques pour offrir une éducation au vélo exhaustive comprenant des occasions de pratique sur route, un examen individuel et un bulletin personnalisé pour chaque élève participant. Si nous avons pu compter, ces dernières années, sur le soutien de la SAAQ, du ministère de l'Éducation et du ministère de l'Environnement pour accompagner la croissance du programme, nous espérons que celui-ci continuera à bénéficier d'un soutien continu et prévisible pour les années à venir afin que nous puissions à notre tour répondre à la demande des milieux scolaires pour cette initiative.

• (12 h 20) •

Je terminerai ce court exposé en abordant la question des données. Vous le savez sans doute, ce qu'on ne mesure pas ne compte pas. Alors, quand on regarde les données de sécurité routière qui sont compilées par la SAAQ, il faut garder à l'esprit que celles-ci occultent toutes les blessures subies par des usagers vulnérables sur la voie publique lorsqu'aucun véhicule moteur n'est impliqué. Alors qu'un automobiliste est comptabilisé et peut être indemnisé pour s'être blessé en déneigeant son auto, les piétons et cyclistes blessés dans des collisions vélo-vélo, vélo-cycliste, vélo-piéton ou même vélo-scooter électrique se faisant passer pour un vélo électrique ne sont ni comptabilisés ni indemnisés.

Lors du projet de loi n° 22 présenté par le ministre des Transports de l'époque, M. Bonnardel, nous avons plaidé pour une indemnisation universelle des usagers de la route. Le ministre a alors mandaté un groupe de travail de la SAAQ afin de quantifier ces victimes invisibles et proposer des avenues pour leur indemnisation. Ce groupe

doit rendre ses conclusions dans les prochaines semaines. Nous avons hâte d'en prendre connaissance et nous espérons qu'il sera donné rapidement suite à ses recommandations éventuelles. Alors que les Québécois bénéficient, pour une troisième année consécutive d'un congé de contribution d'assurance sur leur permis de conduire, nous pensons qu'il n'y aurait pas de meilleur moment pour faire ce choix de société. Je vous remercie pour votre attention.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons commencer les échanges avec les membres de la commission, avec Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable pour 15 minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci, merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous d'être ici avec nous aujourd'hui, de vous être déplacée ici pour nous présenter le mémoire très intéressant. Nous, on était heureux d'avoir Vélo Québec qui venait, bien, d'abord saluer le plan, c'est toujours agréable d'avoir des gens qui viennent saluer le plan, mais amener, justement, l'angle des cyclistes, et je trouve ça intéressant.

Il y a plusieurs choses dans la présentation, mais il y a peut-être certains éléments sur lesquels je voudrais revenir, puis le premier qui me saute aux yeux, moi, en tout cas, quand je regarde le projet de loi, parce que dans le... Je le disais, le Plan d'action sécurité routière, il contient 27 mesures, vous l'avez regardé certainement dans son ensemble, qui touchent, pour une grande part, soit directement, soit indirectement, les cyclistes. C'est sûr qu'il y a plusieurs choses. Il y a six axes, mais ultimement... puis la campagne de communication, notamment avec Katherine Levac, dont on est bien fier aussi.

Mais un des éléments qui est important pour la répression, puis là on pourra parler aussi des systèmes de détection, mais c'est l'augmentation des amendes qu'on prévoit en l'article 61, 62, 63, je pense, ou quelque chose comme ça, en tout cas à partir de l'article 61. Alors, je me demandais si... bien, premièrement, est-ce que vous avez eu l'occasion de le regarder un peu plus en détail. Parce que moi, je... tu sais, je me suis fait sortir la liste des articles du CSR qu'on modifie, puis vous voyez cinq, six, sept... Il y a, au minimum, sept infractions qui touchent les cyclistes qui vont augmenter, tu sais : le conducteur qui a suivi une distance qui n'était pas prudente; conducteur qui, en effectuant un virage, n'a pas respecté la priorité accordée aux piétons et aux cyclistes à une intersection; le conducteur, accédant à une propriété privée, n'a pas cédé le passage aux véhicules, aux cyclistes ou aux piétons; conducteur, face à un feu rouge, n'a pas immobilisé son véhicule avant d'effectuer un virage à droite et n'a pas cédé le passage aux piétons ou aux cyclistes; conducteur, faisant face à un feu de circulation défectueux ou inopérant, n'a pas immobilisé son véhicule et n'a pas cédé le passage aux piétons ou aux cyclistes; conducteur, faisant face à un panneau d'arrêt, n'a pas immobilisé son véhicule et n'a pas cédé le passage aux piétons ou aux cyclistes; et le conducteur faisant face à un panneau d'arrêt n'a pas immobilisé son véhicule et n'a pas cédé le passage aux piétons ou aux cyclistes.

Je le dis parce qu'hier on se disait que la façon dont le projet de loi est rédigé, c'est des renvois d'article en article, puis ultimement, on ne sait pas vraiment clairement, dans le projet de loi comme tel, de quoi on parle. Ça fait que je pense que, pour le bénéfice de tout le monde, de savoir qu'il y a au minimum six articles du CSR qui vont être modifiés avec des amendes à la hausse, qui touchent les cyclistes puis les piétons aussi, là, mais aujourd'hui, parlons des cyclistes, alors moi, je trouve que c'est une bonne chose. Ça fait que je me demandais, vous, ce que vous en pensiez. Est-ce qu'on fait le tour? Est-ce qu'il y a des choses que vous auriez ajoutées, modifiées, que vous n'auriez peut-être pas... des articles que vous n'auriez peut-être pas mis là ou autres observations là-dessus?

Mme Bebronne (Magali) : Écoutez, on avait bien pris connaissance de ces changements-là. C'est sûr que c'est fastidieux dans un projet de loi, mais on avait bien fait nos devoirs. C'est une excellente chose. Je pense que Piétons Québec avait bien mis de l'avant comment des situations qui résultent un peu... qui ont les mêmes résultats en termes de non-respect de la priorité piétonne, étaient traitées complètement différemment en termes de montants des sanctions, en termes de points d'incapacité également. Puis c'est malheureux, mais j'ai le sentiment que parfois, au Québec, on respecte mieux un panneau qu'on respecte un humain. Alors, de remettre de l'avant, d'harmoniser d'une part et puis de rehausser les sanctions pour toutes ces infractions-là qui sont, en fait, un refus de priorité, c'est une excellente chose. On le salue, on en est bien content.

Mme Guilbault : Puis est-ce que... Selon ce que vous observez, parce que c'est sûr qu'il y a une tendance aussi à la mobilité active de plus en plus, que ce soit à pied, à vélo et... Et d'ailleurs, dans le plan, on a un projet pilote pour les nouvelles mobilités, à l'instar de la trottinette qui... Bon, il y a des enjeux autour de ça, mais ces nouvelles mobilités là qui apparaissent mais qui ne sont pas actuellement encadrées, notre objectif, c'est éventuellement de les encadrer. On ne pourra pas éternellement faire fi de leur existence, donc aussi bien les encadrer. Mais pour le vélo, est-ce que, selon vous, puis je pense aussi au... comment on l'appelle? La bicyclette assistée, je pense, bicyclette intelligente, qui est de plus en plus populaire aussi pour les gens qui n'ont pas envie de l'aspect athlétique nécessairement, mais qui aiment se déplacer en vélo.

Qu'est-ce qui, pour vous, en termes d'encadrement ou comment est-ce que... est-ce que vous trouvez que c'est suffisamment encadré? Ou comment est-ce que vous voyez un encadrement éventuel davantage dans la mesure où, entre autres, il y a de plus en plus de vélos, il y a du vélo assisté, il y a, comme un... puis c'est combiné avec la façon dont on aménage maintenant, de plus en plus, nos rues, il y a de plus en plus de pistes cyclables, etc. Avez-vous une réflexion là dessus?

Mme Bebronne (Magali) : On était bien content de voir le projet pilote, au mois de juillet, sur la micromobilité, les ATPM, les appareils de transport personnel motorisés. De venir clarifier qu'est-ce qui est une trottinette légale et

qu'est-ce qui est une trottinette illégale, c'est une excellente chose. Ça montre qu'on a appris de nos erreurs et qu'on n'attend pas que les rues soient envahies de ces véhicules-là pour légiférer. Donc, bravo pour la proactivité de ce côté-là.

On était contents de voir aussi la limite de vitesse, la limite de puissance qui était imposée sur les trottinettes, les gyroroues. Je vous dirais qu'on aurait aimé voir le même genre de proactivité du côté des vélos à assistance électrique, parce qu'eux aussi, ils sont vraiment déjà sur nos rues. On a des scooters électriques et des motos électriques, et c'est très, très clair, quand on sonde nos membres, et puis ça nous arrive de tout bord, tout côté, à quel point les gens se sentent mis en danger de devoir partager des voies cyclables et des pistes cyclables avec des scooters, des cyclomoteurs et des motocyclettes qui n'ont rien à faire sur ces voies cyclables.

Alors, ça, pour nous, c'était vraiment la priorité. On est en contact avec le ministère et on sait que le travail se poursuit. On aurait beaucoup aimé que, tant qu'à rouvrir le Code de la sécurité routière en ce début d'année, ce soit l'occasion de régler, une bonne fois pour toutes, cette question, parce que les tensions, et les frustrations, et les frictions sont assez vives, que ce soit sur les voies cyclables urbaines, tout comme les réseaux régionaux qui ne relèvent pas de la voie publique... mais on le sait que, le jour où on va régler tout ce qui touche la voie publique, ça va nécessairement avoir une incidence sur le marché. Et malheureusement, chaque nouvelle saison où on n'a pas légiféré à ce sujet là, eh bien, c'est un nouveau lot de véhicules incompatibles avec la sécurité des autres usagers qui se rajoutent sur nos voies cyclables.

Mme Guilbault : Oui, bien, tout à fait. Exactement, ce que vous dites, là, c'est ce que je nommais... puis là je cherchais, c'est la mesure 18, ici, dans le plan, Encadrer la circulation sécuritaire des appareils de transport personnels motorisés. Puis là on a trois sous-mesures : prévoir un encadrement temporaire, donc, c'est le projet pilote qui est publié cette année pour la circulation sécuritaire des trottinettes électriques, des appareils gyroscopiques — ça, je ne sais pas exactement c'est quoi, mais en tout cas — et d'autres appareils de micromobilité; mettre en... par la suite, mettre en oeuvre une stratégie de communication pour informer les citoyens du nouvel encadrement concernant les ATPM; et ultimement, d'ici 2025, c'est l'échéance qu'on se donne, évaluer la sécurité des ATPM, pour exactement ce que vous dites là, là. Ces choses-là sont apparues, puis on ne sait pas exactement... puis déjà la cohabitation, je pense, entre les vélos et les voitures puis même les piétons là-dedans, des fois, c'est des espaces partagés, c'était déjà un... en soi, ça nécessitait déjà en soi d'être encadré, donc, en ajoutant tout ça.

Alors, est-ce que vous considérez que c'est une bonne chose? La mesure en trois sous-mesures puis l'échéancier qu'on se donne pour en arriver avec un encadrement, considérez-vous que c'est la bonne chose à faire?

Mme Bebronne (Magali) : Oui, bien sûr. Ce qui est important aussi, dans des projets pilotes, c'est de pouvoir mesurer les choses. Je pense que ça fait partie des questions que nous avons au mois de juillet, quand le projet pilote a été prononcé ou édicté, de s'assurer qu'on mesure bien les choses, parce que, malheureusement, toutes ces choses-là qu'on ne mesure pas... je le disais, les statistiques de la SAAQ ne reflètent pas les collisions qui peuvent justement se produire entre des trottinettes, des vélos, des piétons, tant qu'il n'y a pas de véhicule moteur immatriculé d'impliqué. Alors, de prendre le soin de bien mesurer l'effet de ce projet pilote pour éventuellement y apporter des justifications, c'est une très bonne chose.

Je pense qu'un des principes qui doit nous nous guider dans les contraintes et les règlements qu'on édicte autour de ça, c'est de toujours regarder non seulement les risques associés à un mode de transport, mais également les bénéfices. Et je vous dirais qu'entre un vélo, un vélo à assistance électrique où on doit pédaler, et un vélo qui a un simple accélérateur, et une trottinette, il y en a un qui permet de faire de l'activité physique, donc qui vient nous aider à rejoindre nos objectifs en santé, et puis il y en a aussi qui sont plus dangereux que d'autres, hein? Une trottinette, ça reste qu'on n'a pas beaucoup de points d'appui, les roues sont plus petites, etc. Donc, de mesurer le niveau de contrainte qu'on applique à chacun de ces appareils-là, non seulement en fonction des risques, mais également en fonction des bénéfices...

• (12 h 30) •

Mme Guilbault : Tout à fait. Vous avez fait une recommandation aussi sur... puis je trouve ça intéressant parce que vous passez juste après l'Association des écoles de conduite, puis on en a beaucoup parlé avec eux, numéro 4.5, assurer la mise à jour des connaissances des conducteurs, conductrices. Et donc on en a parlé pendant 10, 15 minutes, pour ma part, avec les gens qui vous ont précédés. Est-ce que... puis eux sont en démarche pour... avec la SAAQ pour justement... en fait, on a compris que c'est en quelque sorte une espèce de mise à jour permanente, mais là il y a... les travaux ont été un petit peu ralentis par d'autres occupations que la SAAQ a eues dans la dernière année, mais c'est la mesure 24 du plan d'action en sécurité routière, donc. Alors ça, pour nous, c'était très important aussi, parce que les choses changent, justement, là, ne serait-ce que l'apparition de tous ces nouveaux modes là de transport actifs, mais aussi la façon d'aménager... les villes, de plus en plus, elles font des aménagements autour des écoles, mais pas seulement autour des écoles, des rues piétonnes, des choses comme ça.

Alors donc, est-ce que vous... je ne sais pas si vous avez déjà collaboré, si vous collaborez avec la SAAQ dans ces réflexions-là, sur les éventuels contenus de formation, qu'ils appellent le PESR, dans les écoles de conduite. Est-ce que vous avez connaissance, si la cohabitation avec les vélos, l'existence de cyclistes et de ces nouvelles mobilités là fait partie des formations actuellement? Est-ce que les nouveaux conducteurs sont sensibilisés? Est-ce que vous collaborez avec les... que ce soit l'Association des écoles de conduite et/ou avec la SAAQ sur toutes ces questions-là?

Mme Bebronne (Magali) : Ce n'est pas tant le cas actuellement, mais je vous dirais qu'on est très ouverts à le faire, à faire en sorte que les nouveaux conducteurs puissent être formés à la réalité de la cohabitation avec des

usagers plus vulnérables. On a vu que, notamment dans le PESR, l'an dernier, on a pu enfin introduire l'ouverture pivot ou la portière hollandaise, selon comment on l'appelle. Donc, c'est vraiment de développer cet automatisme, pour un conducteur ou une conductrice, lorsqu'ils sortent de leur véhicule, d'ouvrir leur portière avec la main opposée pour s'obliger à regarder en arrière. On sait que les incidents d'emportierage, c'est la crainte numéro un des cyclistes en milieu urbain, et à juste titre. Il y a énormément de collisions qui sont causées par des conducteurs inattentifs qui ne font pas attention en ouvrant leur portière. Donc, de voir, par exemple, ce genre de modification là dans le PESR, c'est extrêmement positif. La SAAQ nous a d'ailleurs soutenus nous-mêmes pour faire une campagne de sensibilisation à ce nouvel automatisme, ce geste qui peut vraiment sauver des vies.

Le point 4.5, qu'on avait dans notre mémoire, c'était de dire : c'est une chose, de mettre à jour la formation initiale des conducteurs, mais comment est-ce qu'on s'assure peut-être, justement, aux 10 ans, que toutes ces nouvelles dispositions, qui sont inscrites dans le Code de la sécurité routière ou dans le programme d'éducation, ne touchent pas seulement les nouveaux conducteurs, mais bien tous ceux qui conduisent depuis 10, 20, 30, 40 ans et qui ne se sont pas mis à jour dans leurs connaissances. C'est assez aberrant, parfois, ça reste anecdotique, mais à quel point les gens ignorent qu'ils peuvent... qu'ils doivent, par défaut, changer de voie pour dépasser des cyclistes, qu'ils ont le droit, par exemple, de franchir des lignes continues ou des lignes doubles pour le faire, que les cyclistes ne sont pas tenus d'emprunter une piste cyclable même s'il en existe une, etc. Alors, il y a beaucoup d'éducation à faire, non seulement auprès des nouveaux conducteurs, mais surtout auprès des conducteurs existants.

Mme Guilbault : Puis un dernier point, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, sur les... implanter suffisamment... c'est 4.1, implanter suffisamment de systèmes de détection. Alors, vous avez sans doute évidemment remarqué, là, que l'introduction de davantage de systèmes de détection avec des lieux désignés, notamment les zones scolaires et les zones de chantier, fait... occupe une grande partie du plan d'action puis fait l'objet d'une partie du projet de loi aussi. Alors, j'imagine que vous considérez que c'est une bonne chose. Et, comme cycliste... j'imagine, vous êtes cycliste vous-même ou, en tout cas, vous connaissez bien la façon... comment ça se passe pour les gens qui font du cyclisme au Québec, donc est-ce qu'actuellement les radars photo ou la présence de radars photo, que ce soient des radars pédagogiques qui servent à sensibiliser les conducteurs à leur vitesse ou des véritables radars qui génèrent des contraventions, est-ce que vous considérez que ça fait un certain effet, que vous vous sentez plus en sécurité? Est-ce que vos membres se sentent plus en sécurité? Est-ce que, pour eux, c'est une bonne chose d'avoir à la fois des radars pédagogiques et des vrais radars photo sur le réseau?

Mme Bebronne (Magali) : Écoutez, je pense que beaucoup de gens qui sont venus ici, au cours des deux, trois derniers jours, ont cité toutes les données probantes qui montrent que les radars pédagogiques... les radars photo, pardon, ont vraiment un effet sur la vitesse pratiquée, le taux de contravention, etc. On a eu des bons experts, notamment Marie-Soleil Cloutier, etc. Donc, nous, on est en faveur de tout ce qui va permettre de faire respecter cette... la vitesse affichée, les feux de circulation.

C'est vrai qu'en tant que cyclistes, on n'est pas sur un trottoir, au... en tant que piétons, c'est souvent aux intersections qu'on est... donc, qu'on est mis à risque. En tant que cyclistes, on est amenés à cohabiter vraiment sur la même route, et ça peut être très effrayant de devoir cohabiter avec des véhicules qui vont beaucoup trop vite. C'est bien sûr une question aussi d'aménagement, mais, en ce sens, on est complètement favorables à l'orientation de ce projet de loi de vraiment massifier le nombre de radars. Et, comme on le dit très bien, il ne s'agit pas de donner peur de ce radar-ci en particulier, parce qu'on sait qu'il se situe à tel endroit et qu'on peut s'attendre... et puis c'est tellement bien affiché, on fait attention à cet endroit-là et puis on repart en fou. Il faut vraiment créer cette espèce de changement de paradigme où on craint en tout temps, et ce qu'on respecte, ce n'est pas le radar, mais c'est la signalisation partout.

Donc, on vous encourage à les déployer. Si certaines municipalités, comme la ville de Montréal, souhaitent aller plus loin, puis on voit que les besoins sont immenses, qu'ils puissent éventuellement le faire également.

Mme Guilbault : J'imagine, j'ai... il me reste très peu de temps. Alors, encore une fois, merci, merci beaucoup d'être venue nous rencontrer aujourd'hui.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole à M. le député de Marguerite-Bourgeoys pour 11 min 15 s.

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous d'être ici aujourd'hui.

Je veux commencer à propos de «cédez le passage». On l'a vu, c'est un peu... huit États, je pense, aux États-Unis qui... il y a huit États, aux États-Unis, qui permettent le «cédez le passage», puis je me rappelle, il n'y a pas si longtemps, à Montréal, il y a eu un groupe de cyclistes, en fait, qui avait décidé de démontrer par l'absurde comme quoi que... bon, d'absolument, tout le temps, faire son stop, dépendamment de la région, évidemment, là, de Montréal, pouvait créer un chaos incroyable dans le trafic. Et puis je pense que c'est le long du corridor de la route de Maisonneuve, au centre-ville de Montréal, à tous les arrêts, tous les cyclistes... un groupe a fait son arrêt, puis ça a créé des bouchons, c'était impossible de... Ça fait que, par l'absurde, ils ont prouvé le point comme quoi que, bon, bien, il y a des moments, effectivement, où est-ce qu'un stop, en cycliste, ça peut être plus optimal.

La question que je me pose... parce que c'est, évidemment, pour permettre une meilleure fluidité aussi, d'une certaine façon... La question que je me pose, c'est : Maintenant qu'il y a, effectivement, les trottinettes, les vélos assistés, etc., comment voyez-vous le vivre-ensemble de tout ce monde-là avec... si on allait de l'avant avec ça? Parce que

moi, personnellement, pour un cycliste, je suis totalement d'accord de céder le passage, là, de céder le passage, mais quand on en arrive, justement, avec une trottinette qui va, des fois, plus vite que des vélos, avec tout... Comment vous voyez ça, vous?

Mme Bebronne (Magali) : Bien, il faut veiller, d'une part, à ce qu'on fasse respecter les limites de vitesse sur ces véhicules-là. Là, la limite des trottinettes a été fixée à 25 kilomètres-heure. C'est une vitesse qui est tout à fait compatible avec la vitesse moyenne pratiquée par les cyclistes eux-mêmes. Donc, c'est 32 kilomètres-heure au niveau des vélos à assistance électrique. Si vous nous demandez, c'est un petit peu trop rapide, puis c'est un peu le problème d'avoir tant tardé à légiférer, c'est que, maintenant qu'on a tant de véhicules sur... de ce type de véhicule sur nos routes, c'est trop tard pour revenir en arrière.

Quoi qu'il en soit, l'énergie cinétique, la vision périphérique, la distance de freinage de tous ces véhicules n'ont aucune commune mesure avec celles d'un véhicule de deux tonnes. Donc, de vouloir faire du mur-à-mur... puis on entend souvent ça, hein, du mur-à-mur, et dire que ce qui est bon pour un automobiliste dans un véhicule de deux tonnes circulant à 50 kilomètres-heure, doit également s'appliquer exactement de la même façon à un cycliste qui roule à 20, 25 kilomètres-heure, sur un véhicule beaucoup plus léger, il y a quelque chose de non proportionnel, et ça ne fait pas de sens.

Il y a des études qui ont été menées... parce que vous savez que ce qu'on appelle l'arrêt Idaho a été implanté en Idaho dès les années 80. Il y a des études, bien sûr, qui ont été menées pour mesurer si c'était un comportement qui était plus dangereux. Ce qu'ils ont trouvé, c'est que, dans la première année d'implantation, il n'y avait pas eu d'effet sur les décès et qu'on avait constaté une baisse de 14 % et quelques dans les blessures des cyclistes. Ça peut vraiment paraître contre-intuitif, mais la réalité, c'est que, si vous vous arrêtez complètement et que vous devez repartir, vous êtes exposé plus longtemps dans l'intersection, le temps que vous repartiez, à très, très basse vitesse.

• (12 h 40) •

Alors, de dire que l'exigence, ça deviendrait de ralentir suffisamment pour pouvoir faire une bonne évaluation de l'intersection, et, si la voie est libre, on pourrait poursuivre, ça ne veut absolument pas dire qu'on viendrait absoudre les cyclistes de l'obligation de céder le passage pour les piétons. Puis d'ailleurs le renforcement des sanctions, et puis l'emphase qu'on met sur tous ces articles qui touchent le «cédez le passage», ils s'appliquent aussi aux cyclistes. Et c'est une excellente chose qu'on vienne dire : Ce qui est important, c'est l'humain, et ce qu'on respecte, et à qui on cède le passage, c'est l'humain, et non pas le panneau rouge. Alors, pour toutes ces raisons-là, c'est important de le faire.

L'autre avantage de sécurité que ça représente, c'est que ça permet de quitter l'intersection avant les véhicules. Transport for London, qui est quand même une entité qui fait beaucoup, beaucoup de recherches et de données, s'étonnait du fait que les femmes cyclistes soient trois fois plus nombreuses à avoir des accidents mortels avec des véhicules lourds, alors qu'elles ne représentaient qu'un quart de la population cycliste. Et l'hypothèse qu'ils ont eue derrière ce phénomène, c'est de dire que les femmes sont tellement respectueuses de la signalisation — désolée de faire des généralisations — que ça les a amenées à se mettre à risque, là où les hommes, justement, prenaient plus de libertés et quittaient les intersections avant les manoeuvres dangereuses, par exemple, de virage des véhicules lourds.

Je ferais un dernier parallèle. Lors de la révision du Code de la sécurité routière, en 2017-2018, on a permis aux cyclistes d'utiliser les phases piétonnes des feux de circulation pour justement traverser et avoir une longueur d'avance sur le reste de la circulation pour pouvoir traverser de façon sécuritaire et visible. Ça a été largement accepté. Je ne sais pas vous, je n'ai jamais entendu qu'il y avait eu un enjeu avec ce genre de permission ou d'adaptation du Code de la sécurité routière aux cyclistes.

M. Beauchemin : Bien, c'est fort intéressant. Je comprends, en fait, qu'une des choses qu'indirectement vous suggérez, c'est que, par exemple, sur les pistes cyclables, qu'il n'y ait pas de différentiel de vitesse permise, dépendamment du machin sur lequel on se transporte, là, si je comprends bien, là.

Mme Bebronne (Magali) : Oui. C'est certain que l'arrivée et la multiplication du vélo à assistance électrique, d'abord, c'est une excellente chose, on va se le dire. Ça met sur deux roues tout un pan de la population qui n'avait jamais envisagé de faire du vélo. Alors, on parle souvent des problèmes, je veux quand même rappeler que le vélo à assistance électrique, c'est avant tout une opportunité. Mais ce que ça veut dire, avec la multiplication du nombre d'engins qu'on va avoir, c'est que les infrastructures vont devoir s'adapter, et avoir 1,5 mètre, quand on va avoir des différentiels de vitesse, ça va provoquer des manoeuvres de dépassement dangereuses.

Alors, les nouveaux standards qu'on voit désormais, que ce soient les axes de Réseau express vélo, à Montréal, ou les corridors Vélo cité dont on vient d'annoncer un plan ambitieux ici, à Québec, c'est un... c'est le nouveau standard qu'il faut viser. Il faut viser des voies cyclables suffisamment sécuritaires pour que deux usagers puissent se dépasser l'un l'autre, si, justement, il y a des différentiels de vitesse importants.

M. Beauchemin : Sur, disons, le respect des vitesses, sur le respect des moeurs à suivre, etc., j'assume que, bon, les corps policiers ont un rôle à jouer pour s'en assurer. Croyez-vous qu'il y ait une éducation à faire aussi au niveau des corps policiers, à savoir quelle est la réalité des gens à vélo, versus ceux qui sont à pied et ceux qui sont en automobile? Parce qu'il y a un traitement qui est aussi sévère, je crois, en ce moment, là, pour des cyclistes, OK, malheureusement, par rapport à ce que les automobilistes ont à avoir.

Mme Bebronne (Magali) : Écoutez, on siège sur le comité vélo du service de police de la ville de Montréal, par exemple, donc, on a vraiment souvent l'occasion d'échanger avec eux. Les services de police dans des milieux

très urbanisés, où le transport actif est une réalité qui prend de plus en plus d'ampleur, sont quand même bien sensibilisés à cette réalité. Et, s'il y a bien un service de police, je pense, qui comprend ça, c'est le SPVM. Eux ont déjà dit, par le passé, qu'ils se contentaient d'un ralentissement marqué à une intersection munie d'un arrêt. Alors, il y a cette compréhension-là, d'autant qu'un certain nombre d'eux patrouillent eux-mêmes à vélo, que c'est irréaliste de demander un arrêt complet.

Puis je rajouterais que c'est un peu donner des munitions à l'espèce de discours anticyclistes, là. De tenir les cyclistes à un standard qui est irréaliste et non nécessaire, ça donne beaucoup de munitions à ceux qui aiment tellement taper sur les cyclistes qui ne respectent pas les arrêts. C'est certain que, si on avait des règles qui étaient plus adaptées à leur réalité, on enlèverait cet élément de friction parce que les attentes seraient plus claires pour tout le monde.

M. Beauchemin : Tout à l'heure, vous avez parlé de... Je pense que c'était... le mot spécifique que vous avez utilisé, mais d'infrastructures routières, là, pour assister, là, aider la protection des cyclistes. Ce n'est pas uniforme partout au Québec. Les routes numérotées, comme on parle lorsqu'on est à la campagne, parfois, il n'y a aucun accotement, des fois, il y en a, etc. Est-ce que vous pouvez un peu élaborer là-dessus, votre opinion, sur l'ensemble routier du Québec?

Mme Bebronne (Magali) : Quand on vient parler des accotements, effectivement, je pense que c'est une politique du MTMD de faire en sorte que, quand on refait des routes, désormais, on ajoute des accotements. On sait que c'est non seulement bénéfique pour la sécurité des cyclistes, mais, en plus, ça augmente la durabilité des routes. Alors, on aurait vraiment tort de s'en priver. Ça reste que, parfois, ce n'est pas très bien entretenu et ça peut être dangereux de rouler à cet endroit-là. Donc, bien sûr, il faut développer tout ça.

Là encore, on ne peut pas avoir une approche mur à mur, et c'est pour ça qu'on a des experts qui regardent vraiment, selon la réalité d'un milieu, si la piste cyclable doit être physiquement séparée de la circulation ou si, dans des rues locales, un simple apaisement de la circulation peut faire l'affaire. On a quand même beaucoup de municipalités avec lesquelles on travaille. On sent vraiment cette volonté-là. Beaucoup de municipalités aussi qui font appel à nous pour des plans de déplacements scolaires parce qu'ils comprennent l'importance de pouvoir promouvoir les déplacements à pied, à vélo vers l'école.

M. Beauchemin : Je vois que vous êtes constructive. Je vois que vous êtes positive par rapport au projet de loi. Vous en émettez certaines critiques, évidemment, c'est correct, là, c'est normal.

J'ai une question à vous poser à propos des données, du data. Est-ce que vous avez, par exemple, des données sur d'autres juridictions, que ce soit au Canada, mais, disons à l'étranger, comme, par exemple, l'Australie, que je sais que, les dimanches, on peut être en vélo sur les autoroutes? Est-ce que vous avez des données comme ça qui pourraient être... qui pourraient nous éclairer au niveau de, justement, comment intégrer le monde des vélos un peu plus, là, dans le quotidien?

Mme Bebronne (Magali) : Je pense que chaque pays vient avec ses défis, puis on sait à quel point... Nous, le grand trou dans les données qui nous préoccupe, c'est justement à quel point on est dans le flou sur les collisions qui impactent deux usagers vulnérables entre eux, qui ne sont comptabilisées nulle part. C'est anecdotique, mais on a déposé récemment au Fonds de la sécurité routière une demande pour faire une campagne de sensibilisation à destination des cyclistes sur l'importance du respect de la priorité piétonne. Et une des questions qu'on nous demande, c'est comment cela va améliorer le bilan routier. Bien, je suis désolée de dire qu'on n'a aucune donnée pour pouvoir affirmer que ça va améliorer le bilan de sécurité routière puisque le bilan ne recense pas ce genre d'incidents.

Alors, ça nous amène à devoir prendre des décisions sur la base parfois d'anecdotes et de ressentis, etc. Si on pouvait mesurer ces incidences, ça nous permettrait de prendre des décisions plus éclairées. Et puis je vous le mentionnais aussi, ça vient toucher à toute la question de l'indemnisation. Actuellement, si on voulait élargir l'indemnisation et la rendre universelle pour l'ensemble des victimes de la route, on ne sait pas combien ça nous coûterait. Peut-être que le groupe de travail de la SAAQ, dans les prochaines semaines, sera en mesure de chiffrer ça, mais on avance à l'aveugle, et c'est très regrettable.

Le Président (M. Jacques) : ...ceci met fin aux échanges avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à M. le député de Taschereau pour 3 min 45 s.

M. Grandmont : Oui. Merci, M. le Président. Merci, Mme Bebronne, pour votre participation. Je voulais aller d'abord... Bien, je peux commencer par quand même souligner quelque chose d'important. Selon les documents que vous produisez, là, l'état du vélo du Québec, là, il y a 4,5 millions de cyclistes au Québec, dont 1,1 million sont des enfants, 2,7 millions qui en font toutes les semaines puis 2,1 millions qui l'utilisent comme moyen de transport. Donc, c'est quand même assez considérable. Vous parlez au nom de vos membres, vous l'avez dit quelques fois, mais vous représentez encore quand même une large part de la population qui circule sur nos routes à vélo. Donc, je voulais juste comme le placer, aller après ça sur la question, là, des indemnisations.

Actuellement, là, il y a... Ce n'est pas couvert, en fait, là, par la SAAQ, ou, en tout cas, certains cyclistes ont pu aller chercher des indemnisations, mais ce n'est pas tout le temps facile. De mémoire, j'amène ça, mais est-ce que... En fait, qu'est-ce que ça changerait, en fait, pour les cyclistes de pouvoir être indemnisés par la SAAQ?

Mme Bebronne (Magali) : Écoutez, puis vous avez raison de rappeler que les cyclistes, c'est M. et Mme Tout-le-monde, puis la moitié des Québécois font du vélo. Alors, quand on dit les cyclistes, ce sont aussi les automobilistes. Et typiquement, quand vient le temps de parler d'indemnisation, c'est fou de penser que, selon nos chiffres, neuf cyclistes sur 10 possèdent un permis de conduire, contribuent au fonds d'indemnisation de la SAAQ, mais que si, un jour J, ils décident de prendre leur vélo plutôt que leur auto et qu'ils se blessent, que ce soit tout seul ou dans une collision avec un autre vélo ou avec un piéton, le choix sécuritaire qu'ils auront fait pour le reste de la société, celui qui évite quatre à sept fois le risque qu'un automobiliste court lui-même et qu'il fait encourir au reste de la population, il a fait ce choix-là, il nous aide à répondre à nos défis et il sera pénalisé parce qu'il n'aura... ses traitements ne seront pas couverts, son revenu ne sera pas couvert, etc.

On a eu des cas complètement déchirants, même, de cyclistes qui ont dû se battre pendant cinq ans, s'endetter de 50 000 \$ pour faire valoir leurs droits, pour prouver qu'un véhicule avait été impliqué dans la collision qui leur a causé des dommages immenses. Je pense au cas de Béatrice Létourneau à Rimouski. Ce n'est pas normal, surtout quand on contribue à un service d'assurance, de ne pas pouvoir bénéficier de cette protection-là.

• (12 h 50) •

M. Grandmont : Parfait. Merci. C'est un exemple qui est très éloquent, effectivement. J'aimerais vous amener aussi sur les ACA, les appareils de contrôle automatisés, là. On le voit, dans la loi, il y a une flexibilité qui est donnée pour l'évolution des systèmes de détection. Vous listez quelques cas où ça devrait ou pourrait être utilisé éventuellement. On a parlé précédemment aussi, là, de la possibilité d'utiliser pour les traverses piétonnes. Vous ne le nommez pas, mais je comprends que c'est peut-être plus porté par Piétons Québec. Mais quels sont les autres cas où vous aimeriez que ce soit utilisé éventuellement pour constater les infractions?

Mme Bebronne (Magali) : Oui, tout à fait. Bien, d'abord, on est bien heureux que ce soit, justement, inscrit dans un règlement. On sait qu'on n'aura pas besoin de rouvrir le Code de la sécurité routière pour pouvoir intégrer des nouvelles infractions constatables automatiquement.

Un des exemples qu'on cite, c'est justement le long des nouveaux standards de piste cyclable, les corridors Vélo cité, les Réseaux express vélos. Il y a vraiment un soin particulier qui est apporté à faire en sorte que le phasage des feux de circulation permette aux cyclistes de traverser à une phase qui est protégée, c'est-à-dire une phase qui ne permet pas le virage des véhicules. On sait que le virage à droite, c'est un des scénarios de collision les plus fréquents entre des automobiles et des cyclistes, alors on vient créer vraiment un phasage parfait. Et puis, là, on a des automobilistes qui ne semblent pas comprendre le sens d'une flèche allant tout droit et qui se permettent de tourner dans la voie. C'est un exemple de choses... en plus, on sait exactement où ça se situerait. De faire en sorte que ce genre de comportement soit mieux contrôlé, ce serait fort intéressant. On peut aussi citer le cas de l'interblocage qui met aussi à risque les piétons et les cyclistes. Là aussi, ce sont des points généralement très, très bien connus. Je pense à Montréal aux abords du pont Jacques-Cartier. Quand le service de police s'est décidé à faire une opération, ils ont remis énormément de tickets.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin aux interventions de M. le député de Taschereau. Je vous remercie pour votre participation aux travaux et je suspends les travaux pour quelques instants. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 52)

(Reprise à 12 h 56)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Antoine Bittar et Mme Elizabeth Rivera. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

MADD Montréal

Mme Rivera (Elizabeth) : Merci. Bonjour, M. le Président, Mme la ministre, Mmes et MM. les députés. Je m'appelle Elizabeth Rivera, je siège dans le conseil d'administration de MADD Montréal comme présidente.

M. Bittar (Antoine) : Bonjour. Antoine Bittar, je suis directeur dans le conseil d'administration de MADD Montréal, MADD Canada.

Mme Rivera (Elizabeth) : MADD Montréal est un organisme de bienfaisance qui vient en aide aux victimes et autres... de la conduite avec les capacités affaiblies. Elle aussi sensibilise la population au fléau qui est la conduite avec les capacités affaiblies.

Nous sommes devenus membres en 2017 suite au décès de notre fille. Tout a commencé à quatre heures et demie du matin, le 20 mars 2017, quand les deux policiers sont venus à notre porte pour nous annoncer l'inimaginable. Cette phrase que tout parent redoute, mais aucun parent ne mérite entendre : Votre fille est décédée, ce matin, d'un accident de voiture. Tout d'un coup, notre vie change. Je ne peux pas décrire la douleur, la détresse et le désespoir qui a changé complètement ma vie ce jour-là et celle de ma famille. Je pourrais passer beaucoup de temps à vous parler de ce que

je vis et ce que j'ai vécu, mais je trouve que le plus important, c'est de dire que celle qui a perdu le plus, c'est ma fille. Elle a perdu le droit de vieillir, de s'épanouir professionnellement. Elle a perdu le droit de choisir sa robe de mariée, de bâtir une famille, de conseiller ses petits frères qui sont maintenant adultes et d'un jour veiller sur nous, ses parents vieillissants.

Depuis cette perte, moi, je me suis dit que... je ne me suis jamais demandé pourquoi. Je me suis toujours demandé : Comment? Comment je vais faire pour que son décès ne soit pas en vain? Comment faire pour ne pas l'oublier, ne pas oublier sa voix, son rire et sa personnalité? Elle était incroyable. Et surtout, comment faire pour que cette perte ne se reproduise plus? Alors, mon mari et moi, on a ce combat... notre cheval de bataille qui est les sanctions administratives à 0,05. Je laisse Antoine continuer.

M. Bittar (Antoine) : Oui. Vous avez reçu le mémoire de MADD Canada qui a été soumis. Je vais parler un... je vais reprendre un petit peu les textes, parce qu'on trouve que c'est important, parce que vous avez déjà eu beaucoup d'experts qui sont venus pour expliquer les bienfaits, si je peux dire, du 0,05 au 0,08. Alors, je vais juste me permettre... c'est sûr que nous avons regardé le projet de loi n° 48, et tout de suite, ce qui nous a... aperçu, c'est qu'il manquait un article sur les sanctions administratives ou les mesures administratives à partir de 0,05, alors, à partir du document de MADD Canada.

• (13 heures) •

Et je veux juste clarifier les choses, MADD Canada n'est pas contre l'alcool. MADD Canada demande juste aux gens que, si vous consommez, pour vous, pour les gens autour de vous, pour les gens sur votre rue, de ne pas conduire de véhicule, et il y a beaucoup de moyens de retourner à la maison en toute sécurité aujourd'hui. Il y a peut-être 20 ans, 15 ans, ce ne l'était pas, mais c'était... Maintenant, c'est quelque chose d'automatique.

Vous avez les... pour nous aussi, c'est un petit peu la bataille des ceintures de sécurité. Au début, c'était très dur les implémenter, c'était dur de faire comprendre aux gens, c'était pour la sécurité, le courage politique a été fait. Ça a été fait, et les chiffres prouvent que ça a sauvé énormément de vies, comme les études présentement sur le 0,05, sur les sanctions administratives. Vous avez eu des experts, comme je vous dis, alors, on ne va pas revenir là-dessus.

Alors, je reviens juste un petit peu sur le texte. Il demande que le Québec doit mettre en place une suspension administrative de permis de conduire d'une période de sept jours et une mise en fourrière administrative du véhicule pour une période de sept jours pour les conducteurs interceptés dont le taux d'alcool dans le sang, établi à l'aide d'un appareil de détection approuvé, se situe entre 0,05 % et 0,079 %. Ce programme de sanctions administratives devrait inclure une pénalité financière, des frais de rétablissement du permis de conduire, des amendes croissantes en cas de récidivisme et l'obligation de se soumettre à un programme de réhabilitation pour toute récidive durant une période de 10 ans. Les recommandations ont été faites dans un rapport qui a été publié en 2022. Donc, vous avez le lien sur le document.

Dans les années 70, les autres provinces ont commencé à le faire, mais ils avaient mis une suspension de 24 heures. Au cours des 15 dernières années, les provinces et les territoires ont reconnu la nécessité de renforcer les sanctions pour un taux... pour les taux d'alcool dans le sang se situant dans une zone d'avertissement, en augmentant la période de suspension de 24 heures à trois jours ou à sept jours pour une première infraction, avec des conséquences croissantes pour chaque récidive. Plus récemment, les provinces ont ajouté des périodes de mise en fourrière des véhicules. Ces programmes de suspension administrative sont efficaces, peu coûteux et respectueux de la Constitution canadienne.

Sur la base d'une conception erronée, des craintes ont été soulevées, estimant que l'industrie des bars et des restaurants subirait des pertes de revenus catastrophiques avec la mise en place d'un programme de suspension administrative. Les... pardon, les faits n'appuient pas une telle croyance. Les études ont montré que les programmes de suspension administrative pour les conducteurs ayant un taux d'alcool dans le sang de 0,05 ont peu d'impact à long terme sur l'industrie qui... de plus, presque toutes les provinces et territoires du Canada ont adopté un programme de suspension de permis et de sanctions administratives pour les conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang se situe à 0,05, et leur industrie de l'hospitalité n'a pas subi de dommages significatifs ou permanents.

Dans la conclusion, sans un programme bien structuré de suspension administrative de permis, il manque au Québec un élément législatif clé pour mettre... qui pourrait faire une réelle différence et avoir un impact significatif dans la lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies. Un tel programme de suspension immédiate de permis est un outil important pour retirer du réseau routier les conducteurs aux capacités affaiblies par l'alcool et ainsi réduire le nombre de décès et de blessures qui découlent de ce comportement irresponsable et, en plus d'être dissuasif, efficace pour empêcher les conducteurs de prendre le volant, s'ils ont consommé.

La mise en place d'un programme de suspension administrative de permis pour les conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang est de 0,05 et plus... et plus a été étudiée, débattue et analysée. Le concept est présentement... présenté à la Commission des transports et de l'environnement en 2007 et en 2010. Ces programmes sont soutenus par les organisations de sécurité routière. En 2009, il s'agissait... ils faisaient partie des recommandations de la Table québécoise de sécurité routière. Des sondages récents ont montré que les Québécois et Québécoises soutiennent la mise en place d'un tel programme. Dans un sondage mené en novembre 2023 par la SOM... les Coops de l'information, 61 % des répondants ont affirmé être en accord avec cette mesure. Des sondages effectués l'an dernier par l'Association pour la santé publique du Québec ont montré que 50 % des répondants en mars 2023 et 57 % des répondants en mai 2023 soutenaient un tel programme. Le coroner Yvan Garneau a également fait la recommandation dans son rapport déposé en décembre 2023. Et pourtant, jusqu'à maintenant, la province de Québec n'a pas encore démontré son intérêt à mettre en place une... cette importante mesure de lutte contre la conduite avec des capacités affaiblies par l'alcool, qui sauve des vies.

Le résultat, au Québec, un individu peut conduire un véhicule motorisé avec un taux d'alcool dans le sang unanimement reconnu comme dangereux presque partout au Canada et dans la plupart des pays développés. Nous demandons à la Commission sur les transports et l'environnement et le gouvernement du Québec de faire en sorte que le réseau routier soit plus sécuritaire pour que tous les usagers... pour tous les usagers en mettant en place un programme complet de suspension administrative immédiate de permis pour les conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang est de 0,05.

Une chose qu'on voudrait dire, c'est que, quand on a perdu Jessica, quelques années après, on a appris que ça avait déjà été discuté et on était vraiment en colère. Pour nous, c'est une incompréhension, et on se demandait combien de vies auraient pu être sauvées, si les gens avaient pu prendre la décision qui était flagrante pour nous. Et quand on parle à toutes les personnes face à face, tout le monde le sait, puis on est la seule province qui ne le font pas. Alors, aujourd'hui, on vient vous demander, s'il vous plaît... J'ai entendu hier le courage. Je vous demande d'avoir le courage de faire un amendement à la loi. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Mme Rivera, M. Bittar, merci beaucoup d'être ici aujourd'hui avec nous, très, très courageux. On avait tous lu votre mémoire. C'est une chose d'envoyer un mémoire, c'en est une autre de prendre le temps de venir nous rencontrer. Je sais que vous habitez dans la grande région de Montréal, donc de vous déplacer ici et d'avoir le courage de faire l'exposé que vous avez fait en plaçant le contexte de l'épreuve terrible que vous avez vécu, merci beaucoup, beaucoup. Je pense qu'il y a peu de gens ici qui peuvent s'imaginer la douleur que vous avez vécue, sinon, fort probablement ma collègue de Soulanges, qui est ici présente, avec qui je vous ai d'ailleurs rencontrés la première fois, l'automne dernier, avec qui vous travaillez sur ce dossier-là notamment puis sur toute la question de la sécurité routière depuis plusieurs mois. Donc, merci beaucoup d'être ici avec nous aujourd'hui. Je vais échanger avec vous sur certains éléments et je sais qu'il y a mes collègues de René-Lévesque et d'Iberville, ici aussi, qui auront des questions aussi ou, en tout cas, un intérêt à échanger aussi avec vous.

Je voudrais commencer par peut-être situer... parce que le projet de loi dont on parle aujourd'hui, c'est le projet de loi n° 48, comme vous savez, qui donne suite à certaines mesures qui sont contenues dans le plan d'action en sécurité routière que j'ai déposé l'automne dernier, qui contient plusieurs mesures, qui ne contient pas la mesure sur laquelle vous venez nous entretenir aujourd'hui, mais qui en contient quand même plusieurs.

Vous avez évoqué le coroner. J'ai moi-même passé plusieurs années au bureau du coroner et dans certaines... dans le cadre de certaines investigations. D'ailleurs, on travaillait avec le groupe MADD pour certains aspects. Vous avez parlé de la ceinture de sécurité, il y a eu le texto au volant aussi, il y a eu plusieurs, comme ça, grands sujets qui se sont imposés au fil des années.

Et donc, je me demandais si vous avez pris connaissance de ce plan d'action là sur la sécurité routière, parce que je sais que votre groupe est très actif sur divers éléments de la sécurité routière. Alors, je me demandais d'abord si vous aviez eu l'occasion d'en prendre connaissance et ce que vous en pensiez, à titre de personnes très, très activement impliquées dans la sécurité, notamment en ce qui touche les aménagements, la formation, ce qui touche aussi les campagnes de sensibilisation qui font souvent l'objet de recommandations de coroners depuis plusieurs années et qui sont des avancées, à mon sens, du moins, qui sont présentes dans ce plan d'action là.

M. Bittar (Antoine) : Je vais vous dire, Elizabeth et moi, on est vraiment comme bénévoles et on travaille beaucoup avec Montréal. Ce que MADD Canada, MADD Québec font, c'est plutôt du côté... d'un certain côté, avec Marie Claude Morin, de Canada, qui analyse le tout, et on échange. Alors, voir le projet au complet, je veux être franc avec vous, non. Je sais qu'on a regardé certaines choses. On parle et on reconnaît qu'il y a eu des avancées qui ont été faites sur la réhabilitation, et tout.

Nous, ce qu'on s'aperçoit, c'est qu'il y a beaucoup de... on est vraiment peut-être chef de file pour, ce que je vais dire, le médicament. Nous, ce qu'on vous demande, c'est de la prévention, c'est de régler le problème avant que ça vient. Parce que quelqu'un qui a une maladie et qu'on lui donne un bon médicament, c'est bien, mais si on peut d'avance régler que la personne ne tombe pas malade, c'est ça qu'on regarde.

Alors, il y a beaucoup de choses qui ont été faites en réhabilitation. Même moi, mon fils, on a déjà été parler à un organisme qui s'appelle Point zéro, c'est des personnes qui ont été... qui ont eu un... qui se sont fait attraper, si je peux dire. Et je peux vous dire que, quand on leur explique notre histoire, ils se lèvent, ce n'est plus la même chose. Quand ils rentrent, c'est : Ah! il faut encore passer une heure à faire notre programme. Et quand on leur parle, ils comprennent. Ils disent : Si j'avais pu... on est chanceux de ne pas avoir tué quelqu'un. C'est ce qu'ils nous disent, puis ils disent, ça revient à la même chose : si on a pu retourner en arrière, on le ferait.

C'est ça qu'on essaie de vous expliquer. Ça fait que, oui, il y a des choses qui sont faites pour les gens qui se font attraper, mais il faut voir l'avant, il faut la prévention. Et c'est... comme on dit, c'est quelque chose de... c'est déjà en place, ça peut être fait tellement vite. Vous descendez de 0,08 à 0,05, je ne pense pas qu'il y a beaucoup de choses qui doivent être faites à la SAAQ, avec les corps policiers.

C'est sûr que nous, ce qu'on demande... on a la pétition, et je remercie M. Derraji, justement, pour la pétition, son support. C'est sûr qu'on demande le 0,05, on demande beaucoup plus de prévention, de communication. Il y en a, mais vous savez, quand vous regardez une publicité à la télévision, vous la comprenez, cinq minutes après, c'est oublié.

• (13 h 10) •

Et une chose qui est importante, en faisant cette modification et en appliquant la loi, c'est qu'il nous faut beaucoup plus de contrôle routier. Parce que c'est facile, les personnes, ils peuvent boire tant qu'ils veulent, mais sans... qu'ils ne se font pas attraper, ils ne vont pas le comprendre. Et je pense que, comme la CAA l'a dit et comme les autres l'ont dit, on est rendus là, même que je pense qu'on est... Moi, je pense vraiment qu'on est en retard. Combien de vies on aurait pu sauver avec un amendement tellement facile. Je reviens à ma question : Pourquoi on est la seule province qui ne le fait pas encore?

Mme Guilbault : Bien, vous avez raison de dire que c'est une chose de mettre une règle, mais s'il n'y a pas une surveillance ou s'il n'y a pas quelqu'un pour s'assurer du respect de la règle... puis vous avez parlé de la présence policière, tout à fait, les barrages policiers, les interceptions policières, c'est, en fait, la clé pour, des fois, malheureusement, faire respecter les choses ou sanctionner les infractions, parce que sinon, ça peut se faire impunément.

Je me demandais si vous aviez... parce que, quand j'étais à la Sécurité publique, si je ne m'abuse... je ne sais pas où on en était quand j'ai quitté, mais on travaillait avec l'association des propriétaires de bars, parce qu'évidemment les jeunes boivent notamment dans les bars, les restaurants, sur les cours qui se donnent ou la sensibilisation du personnel dans les bars pour détecter les jeunes ou les gens en général, là, mais ça... il y a beaucoup de jeunes dans les bars. Enfin, je ne sais pas s'il y a encore des jeunes dans les bars, bref, les gens qui vont boire dans les établissements licenciés et qui vont boire de l'alcool... pour détecter, puis agir, puis empêcher ces gens-là de quitter en état d'ébriété avec leurs clés de voiture puis tout ça.

Est-ce que, vous, vous avez déjà travaillé avec ces gens-là? Est-ce que vous avez eu l'occasion de vérifier? Parce que ça, c'est un des éléments qu'on voulait mettre en place, parce qu'il n'y a pas toujours un policier sur le chemin du retour à la maison, malheureusement. Donc, je pense qu'une autre bonne façon à la source, indépendamment du taux d'alcoolémie qui est permis ou non, c'est de s'assurer que la personne qui a trop bu ne quitte pas l'endroit où elle a bu cet alcool-là avec sa voiture.

Mme Rivera (Elizabeth) : Moi, je voulais dire une chose, quand la personne qui conduisait la voiture quand ma fille a décédé, c'était la Saint-Patrick, OK, lui était au bar depuis une heure de l'après-midi, 13 heures l'après-midi. Il y a une vidéo qu'il ne pouvait plus marcher, on continuait à le servir. Après ça, il est parti, il est allé dans un autre bar et alors il n'y a personne qui n'a dit rien. J'étais dans un mariage l'année passée, il y avait un monsieur qui était debout, il ne pouvait plus se tenir debout, et on continuait à lui donner à boire.

Alors, il n'y a pas de... il n'y a personne qui va dire à quelqu'un : Bien, écoute, donne-moi tes clés, tu ne vas pas conduire. Moi, jusqu'à maintenant, je n'ai jamais vu ça et je n'ai jamais entendu ça. Alors ça, je ne pense pas que ça fonctionne. Et puis déjà, en sachant qu'à 0,05 nos capacités sont affaiblies, pourquoi on laisse... on continue à dire : Bien, à 0,08, ça peut passer. Il y a des gens... Moi, je ne comprends pas. Nous, notre question est : Pourquoi ça ne fonctionne pas? Si vous me donnez une réponse claire et... moi, je vais dire : Ah! d'accord, oui, vous avez raison, on va la comprendre. Mais maintenant on ne comprend pas, et je vous dis que, dans les bars, ça ne fonctionne pas.

M. Bittar (Antoine) : D'un côté, le barman n'est pas une personne qui peut savoir, en regardant quelqu'un, à quel niveau il est. Il peut penser... Je veux prendre un petit peu la défense d'un bar, parce qu'un bar c'est quand même assez dur. Puis je sais qu'à un certain moment, les jeunes buvaient, je pense, de la vodka avec du Red Bull. Alors, vous avez quelque chose qui vous monte et vous avez quelque chose qui vous descend. C'est dur à une personne, physiquement, de regarder, dire : Non, toi oui, toi non, prendre la clé. Écoutez, c'est même dur pour nous, des membres de la famille, des fois, de dire : On va prendre ta clé. C'est une bataille. Alors, un inconnu qui arrive, et son travail, c'est de vendre l'alcool, c'est... c'est ça, arriver de le faire, je ne sais pas.

Je sais que, dans d'autres provinces, ils n'ont pas les mêmes lois, et il y a des membres de MADD, des victimes de MADD qui poursuivent les bars et généralement qui gagnent ça. Ça fait que ça peut arriver, à un certain moment, où est ce qu'il va y avoir des poursuites suite à un décès parce que la personne est sortie d'un bar et que personne n'a rien fait. Mais je pense que c'est de miser sur le mauvais cheval. Ce n'est pas ça... C'est comme n'importe quoi. Tu forces quelqu'un, tu lui dis : Écoute, on ne sait pas où tu es rendu, tu ne sais pas. Tu penses que tu es... tu penses que tu es capable de conduire, c'est peut-être de l'insouciance.

Écoutez, on a tous été jeunes, vous savez, je vais être franc, et mes amis et moi, on a été jeunes, puis il ne s'est rien passé. On ne comprenait pas, on ne comprend pas. C'est tant que ça ne nous arrive pas, tant qu'on ne l'a pas vécu, vous ne pouvez pas le comprendre. Et c'est ce qu'on essaie de faire, c'est qu'on essaie de dire à tout le monde : On n'est pas là pour parler de Jessica, on veut juste vous éviter... Je vous regarde dans les yeux, on veut juste vous éviter que vous et votre famille, vous passiez par ce qu'on a passé. Et il y en a beaucoup plus que vous le pensez.

Je vais être franc avec vous, les victimes au Québec n'arrivent pas à en parler. C'est très dur de venir en parler. C'est de revivre, à chaque fois, un moment que vous aimeriez... que je sais qu'on ne peut pas oublier, et on comprend... En fin de compte, c'est de l'incompréhension totale de se dire : Bien, voyons donc, on est en train d'ouvrir un projet de loi sur la sécurité, et une des plus grosses mortalités qu'il y a sur les routes, c'est l'alcool. On ne vous demande pas 0,0, on demande 0,05 parce qu'on comprend. Et comme... ce que je vous dis, c'est que quand on parle aux gens, c'est encore la grande différence, on ne parle pas du 0,05 du Code criminel, on parle du 0,05 du Code de la sécurité routière. Quand on explique face à face aux gens et ils comprennent... On est la seule province. Ça fonctionne ailleurs. Pourquoi on ne le fait pas?

Je ne suis pas le gouvernement. On demande au gouvernement, on n'a pas de réponse. On se fait dire... je ne veux pas dire... les réponses qu'on a sont tellement... En tout cas, je n'ai pas de mot pour le dire. Mais vous savez, au

début, on a essayé d'expliquer quelque chose, on dit... on ne voudrait même pas le souhaiter à notre pire ennemi ce... par où on passe. Et je vais être franc avec vous, on n'est pas passé par le pire, parce qu'après il faut comprendre qu'il y a la cour, il y a les documents, il y a toute la paperasse. Ça prend un an et demi. Vous n'êtes jamais satisfait de la condamnation. Vous ne pourrez jamais l'être. Notre vie, c'est une prison. À chaque fois, on essaie de parler de la mémoire de notre fille... Vous savez, ma fille, elle rentrait, c'était : Bonjour, hola, la familia... C'était une lumière qui rentrait. Je ne sais pas quoi dire. Je sais que je dis quelque chose puis... écoutez, je dis : Mon rêve, c'était de marcher dans l'allée pour le mariage de ma fille, avec elle. Tout ce que j'ai pu faire, c'est de marcher pour l'amener au four crématoire. Évidemment, ce n'est pas normal, puis ça peut être évité.

Il y a tellement de monde qui peuvent... Combien de vies ils auraient pu sauver? Je ne sais pas quoi vous dire, c'est... Pour moi, ce n'est même pas une discussion, ça devrait être deux minutes, point final, c'est... Pourquoi? Ça sauve des vies. Vous avez les chiffres, vous avez tout devant vous. Qu'est-ce qui vous manque? Un courage? Dites-nous qu'est-ce qu'on doit faire, parce que je pense que les gens sont prêts. Ils comprennent. De plus en plus, on en parle. Ah oui! Les sondages augmentent, 50, 61... C'est sûr que, dans les grandes villes, c'est plus dangereux, c'est plus facile, on a plus de transports en commun. En banlieue, plus loin, oui, il y a moins de choses, mais vous avez de la famille, vous avez des amis, vous avez une responsabilité. Ce n'est pas juste vous. Je veux dire, quand on dit à quelqu'un : Ah! écoute, on va m'empêcher de prendre deux, trois bières, moi, je suis capable... OK, si tu penses que tu es capable, d'accord, mais une autre personne qui a peut-être pris un médicament, qui a pris deux bières, une bière de moins que toi, va se promener sur ta rue, il va tuer un de tes enfants. Ah non! Pourquoi tu juges que, pour toi, tu peux le faire, et quand on te dit qu'un autre peut le faire puis être aussi dangereux, là, tu commences à comprendre?

Tout le monde est pris dans ce... tout le monde doit être conscient que c'est un danger puis qu'il y a un moyen. Il n'y a personne qui peut vous dire : Oui, toi, c'est 0,05, toi, c'est 0,06, tu as le médicament, tu as la fatigue, tu t'en vas à un certain moment. Tu ne peux pas. Il faut mettre une règle, il faut partir quelque chose. On s'est aperçu qu'au 0,08, c'est trop élevé, 0,05, ça réduit de 50 %, la deuxième année, et plus, les mortalités. 85 l'année dernière, une quarantaine de sauvés. Depuis 2010, ça fait combien? 160? Qui peut dire que vous avez sauvé 160 en faisant un changement? C'est juste ça.

Mme Guilbault : Merci. Merci beaucoup. Comme le temps avance, je vais céder la parole à ma collègue d'Iberville, mais, encore une fois, je vous remercie énormément d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Le Président (M. Jacques) : Mme la députée d'Iberville, pour trois minutes, précisément.

Mme Bogemans : Merci, M. le Président. Écoutez, c'est extrêmement touchant, le témoignage que vous venez de livrer. Comme maman, comme plusieurs... comme père aussi, ça vient nous chercher. La famille, c'est ce qu'on a de plus précieux, c'est ce qu'on veut protéger à tout prix, vraiment. Vous nous l'avez bien rendu, là. On ne peut pas faire abstraction, là, de ce que vous nous avez livré. Mais ce que vous disiez, Mme Riviera, au départ, c'était... vous êtes sortie de cette expérience-là en vous demandant : Comment? Comment faire? Puis vous, M. Bittar, vous disiez que c'était par la prévention. Vous voulez agir, à partir de maintenant, sur la prévention.

Dans le cadre du projet de loi qu'on a actuellement, on parle énormément de sensibilisation, de zones scolaires, de corridors, même, scolaires, pour élargir. On parle encore d'enfants. Je pense qu'on peut se retrouver assez facilement sur ce terrain-là. Puis je voulais savoir... parce que vous parliez, entre autres, dans votre mémoire, de plus de surveillance, plus de barrages, puis je voulais savoir ce que vous pensiez... qu'on proposait, en ce moment, dans le projet de loi, si ça rejoint vos attentes pour protéger les enfants autour des zones scolaires.

• (13 h 20) •

M. Bittar (Antoine) : Si je peux me permettre, parce que je m'occupe aussi, dans mon arrondissement, du comité de sécurité routière puis j'avoue qu'on est très proactifs, justement, sur le 30 %. On allonge les zones qui... On a une rue, chez nous, qui est une rue principale, tu commences, tu as une école, tu as un parc, tu continues, tu as un parc, tu traverses à un train, tu as un chemin pour les écoliers. On commence vraiment... on dit : Toute la rue devrait être 30 %. Je sais que c'est une mesure qui peut être un petit peu dure, mais on est tout à fait d'accord que... et on a des trottoirs. Il faut comprendre que c'est encore plus dangereux pour les places qu'il n'y a pas de trottoir. Alors, oui, tout ce qui est pour la sécurité, nous sommes d'accord.

Mme Bogemans : Puis au niveau, justement, du renforcement de ces mesures de sécurité là... puis je pense qu'encore on se rejoint sur le sujet, là... vous tablez, est-ce que vous trouvez que les radars, les lumières, là, les fameux gyrophares pour sensibiliser, les panneaux arrêt lumineux et puis la présence policière peuvent faire une différence?

Mme Riviera (Elizabeth) : ...et nous, on participe souvent avec les policiers dans les barrages routiers, et il y a des personnes à 0,06 qu'il faut laisser partir parce qu'on ne peut rien faire. Et c'est dommage parce qu'on sait que les capacités sont affaiblies. Alors, on les laisse partir, et c'est vraiment dommage de voir ça comme parent et de voir qu'on est comme... on ne peut rien faire. On ne peut rien faire, on sait que c'est 0,06, 0,07. Alors, c'est ça qui est comme une frustration pour nous, si on peut dire, puis une incompréhension.

M. Bittar (Antoine) : Si je peux ajouter, vous savez, ce qui est drôle... parce qu'on discute avec les policiers, et on sait que le taux peut augmenter ou peut descendre. Alors, s'il attrape quelqu'un à 0,06, on le laisse partir, la personne, deux minutes plus loin, au coin d'une rue, va faire un accident... Vous savez, on peut vous sortir... on pourrait en

parler, puis le pire, c'est que c'est des choses que j'imagine vous savez déjà. C'est des choses qui sont d'une logique implacable. On ne devrait pas pouvoir...

Le Président (M. Jacques) : Ceci met fin aux échanges avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à l'opposition officielle, M. le député de Nelligan, pour 12 min 23 s.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Mme Rivera, M. Bittar, merci pour votre présence. Je pense qu'autour de la table il n'y a personne qui doit rester insensible à vos propos. Et je sais que vous ne voulez pas mener ce combat uniquement au nom de Jessica, mais moi, je tiens à vous saluer parce que j'ai eu à parler avec d'autres victimes et vous avez raison de dire : Ils refusent de prendre la parole publiquement, et je les comprends parfaitement. Et je ne vais pas dire aujourd'hui : Si je suis dans votre place, est-ce que je vais mener ce combat? Ce combat, vous le menez depuis très longtemps et vous avez raison de dire qu'on a les évidences sur la table, l'INSPQ, l'ASPQ. Hier, 54 %... c'est quand... vous avez dit 50 %, c'est 52 % en Colombie-Britannique, la réduction des collisions.

Mais moi, j'aimerais bien... parce que ce n'est pas facile, mener ce combat. J'aimerais bien que vous nous éclairiez sur toutes les démarches que vous avez faites depuis le début. C'est qui les personnes que vous avez rencontrées pour sensibiliser? Que ça soit la partie gouvernementale, les acteurs de la société civile, par quel chemin vous avez passé? Parce que je sais que c'est très dur.

M. Bittar (Antoine) : Oui, comme je vous dis, on a... quand on s'est aperçu de ce qui s'est passé, on avait commencé... on a commencé avec notre ville, on a réussi à mettre un banc commémoratif au nom de Jessica et au nom des victimes. On a continué à travailler avec MADD. Là, nous avons rencontré, à ce moment-là, M. Carlos Leitão et, en même temps, je pense, M. Monsef Derraji aussi... bien, enfin, le rattaché, qui nous ont dit : On est intéressé de travailler avec vous. On a eu une rencontre avec M. Carlos Leitão, M. Derraji était là, et on avait parlé de faire une pétition, des lettres ouvertes, et tout. M. Leitão a dit d'accord. Alors, on a fait des lettres ouvertes dans les journaux, on a fait une pétition, qui était en 2022, si je me souviens bien, avec M. Carlos Leitão.

Par après, on a demandé une réponse officielle. Il y a eu un nouveau gouvernement, puis on a eu une réponse très simple : Vous devez la refaire, parce que, comme c'est une nouvelle législation, on n'est pas obligés de vous répondre. Alors, nos démarches ont dû recommencer. On ne savait pas exactement où aller. On s'est fait dire par des personnes qu'il y avait eu un membre du Parlement qui est passé... qui est victime aussi. Alors, nous nous sommes adressés à Mme Picard pour voir si elle pouvait parrainer la pétition. J'ai eu une première réunion avec elle. Après, c'étaient plus des courriels avec son cabinet, et on a continué.

À un certain moment, je leur ai demandé, je pense, c'est au mois d'août : Est-ce que je peux avoir une réponse? Parce que sinon, moi, j'ai des... j'ai une sorte de pression avec les membres de MADD, les victimes. Il faut qu'on mette la pétition en place. J'ai vu qu'il n'y avait pas de réponse en tant que telle, officielle, en disant que, oui, on va vous appuyer. On a recontacté M. Derraji. Comme je vous dis, il était le premier, avec M. Leitão qui l'avait fait et on a mis la pétition en place. Est-ce que...

Mme Rivera (Elizabeth) : Au mois de novembre.

M. Bittar (Antoine) : Oui, on a mis la pétition...

Mme Rivera (Elizabeth) : On a fait des lettres ouvertes...

M. Bittar (Antoine) : Oui, on a fait des lettres ouvertes, et tout.

Mme Rivera (Elizabeth) : ...au ministre des Transports, à Mme Guilbault aussi, on avait fait une lettre ouverte.

M. Bittar (Antoine) : ...

Mme Rivera (Elizabeth) : C'est ça, alors Antoine est allé rencontrer Mme la députée de Soulanges, Marilyne Picard, puis il a communiqué avec elle, qu'est-ce qu'on peut faire, et tout. Il y a quelqu'un de son cabinet qui a communiqué avec Antoine et lui a dit : Écoute, la ministre va être ici dans une activité cocktail de financement. Alors, on a acheté des billets à 100 \$ chaque pour avoir deux minutes avec la ministre.

M. Derraji : Pouvez-vous juste répéter? Parce que je n'ai pas bien compris. La rencontre, elle était dans le bureau ou dans un cocktail de financement?

Mme Rivera (Elizabeth) : Un cocktail de financement. Et c'est ça, alors, mon mari, il m'a dit : Elizabeth...

M. Derraji : Non, mais juste une chose. Est-ce qu'on vous a invités à payer les 100 \$ chaque pour rencontrer Mme la ministre dans le bureau de la députée? Juste clarifier, parce que je n'arrive pas à suivre.

Mme Rivera (Elizabeth) : Ce n'était pas dans le bureau, c'était dans un restaurant, il y avait une activité de financement. Il nous a dit : Vous achetez les billets puis vous rencontrez la ministre, vous avez deux minutes chacun avec la ministre.

M. Derraji : Vous avez accepté?

Mme Rivera (Elizabeth) : Moi, je n'étais pas d'accord. Je vous dis sincèrement, moi, je n'étais pas d'accord. J'ai dit à Antoine : Moi, je ne veux pas faire ça, mais on fait tout à deux, et il m'a convaincue. On a été, on a rencontré la ministre, on a eu nos deux minutes. Puis honnêtement, quand j'ai quitté l'endroit, j'étais vraiment déçue et j'ai trouvé ça inacceptable qu'on nous demande de payer 200 \$ pour rencontrer la ministre.

M. Derraji : Écoutez, je ne sais plus quoi dire.

Le Président (M. Jacques) : ...député de Nelligan, je vous inviterais à revenir sur le projet de loi en tant que tel. On s'écarte un peu des discussions en cours.

M. Derraji : Mais on... Excusez-moi, on ne s'écarte pas. Excusez-moi, M. le Président. Je pose des questions au groupe. Je respecte mon temps. Ils ont évoqué quelque chose d'extrêmement important. Moi, j'ai cru que la rencontre était dans le bureau de la députée. Je pose des questions. Ils sont libres, le groupe, de répondre ou pas. Sérieux, je ne sais pas comment continuer l'échange avec vous.

Mme Rivera (Elizabeth) : ...pour nous, c'était... bien, surtout Antoine, c'était important qu'on rencontre la ministre. On s'est dit... Il me disait... C'est l'opportunité de pouvoir parler de notre histoire, du 0,05, et tout. Comme je vous dis, moi, je trouvais ça inacceptable. En quittant, j'étais vraiment déçue qu'on ait payé 200 \$ pour quatre minutes.

M. Derraji : Je vais revenir à la mémoire de Jessica. Vous avez eu l'échange avec Mme la ministre, vous avez aujourd'hui les médias... que nous, on va déposer un amendement, dans le cadre de ce projet de loi, pour le 0,05, et je tiens à vous le dire, ça va être un amendement au nom de Jessica. Je sais que vous ne voulez pas personnaliser le débat, et je sais, et je ressens votre peine, M. Bittar.

Aujourd'hui, c'est votre moment. Il y a des gens qui doutent. Il y a des gens qui disent qu'on veut interdire l'alcool. Ce n'est pas l'alcool, OK, moi, c'est vous qui m'intéresse aujourd'hui. Et je vous le dis, j'ai parlé avec des victimes, ils ne veulent pas prendre la parole publiquement parce que c'est extrêmement difficile. Et c'est très difficile pour n'importe quel élu de prendre parole parce qu'on essaie de vous... de sentir votre peine. Je préfère que le reste de l'intervention soit vous. Aux gens qui vont voter contre l'amendement, vous leur dites quoi aujourd'hui? Parce que j'espère que tout le monde va voter pour l'amendement, qui sera au nom de Jessica. Mais ceux qui vont voter contre, vous leur dites quoi aujourd'hui?

• (13 h 30) •

M. Bittar (Antoine) : Écoutez, pour nous, il n'y a pas de raison de voter contre, à moins qu'il y ait des choses qu'on ne comprend pas. Moi, j'aimerais savoir pourquoi ils voteraient contre. C'est la même question qu'on demande au gouvernement : Pourquoi vous ne le faites pas? Vous savez, ça veut dire que... Je vais leur dire exactement ce que j'ai déjà dit, ça veut dire que les personnes qui votent non, je leur pose la question, ça vaut... c'est quoi, la valeur d'une vie pour eux? Parce qu'en disant non, vous êtes en train de dire que la mort de Jessica, la mort de toutes les personnes qui ont... et les prochaines qui vont arriver, ce n'est pas important. Je ne peux pas... Il n'y a pas de réponse.

Vous savez, c'est simple, ce n'est pas compliqué. Et je sais que, quand les gens nous parlent, ils disent : Non, non, non, et, quand on leur parle face à face ou qu'on leur explique, ils comprennent. C'est ça qu'on veut ici, vous faire comprendre. Je veux dire, s'il y a des personnes ici qui sont prêtes à voter non, posez-moi des questions, dites-moi pourquoi, essayez de me faire comprendre. Parce que, même si je ne comprends pas pourquoi vous dites non, je ne voudrais jamais que ça vous arrive. Je suis en train de vous dire : Ça peut vous arriver, il n'y a personne qui est à l'abri de ça.

La dernière fois, une fille qui marchait sur la rue... sur Jean-Talon. Le 31 décembre, deux personnes qui traversent la rue, une lumière verte... Vous parlez de sécurité. Vous faites ce que vous aviez à faire, des... les lumières, les... Les gens sont inconscients. Ils ne savent pas ce qu'ils font. Vous ne pouvez pas les... pas protéger les gens, rendus où est-ce que vous êtes rendus, il faut avoir des mesures. Et les contrôles... c'est bien, les préventions, en parler. Je sais qu'Éduc'alcool en fait, et tout. Il faut travailler ensemble, mais, comme je vous dis, la publicité, ça vient, ça... regarde, on l'oublie. J'aimerais ça qu'on me dise pourquoi.

Mme Rivera (Elizabeth) : Il faut dire aussi que conduire, c'est un privilège, mais ce n'est pas un droit. Alors, si tu fais quelque chose qui n'est pas bien, on t'enlève ton privilège. C'est ça qu'il faut dire. Moi, à mes enfants, ma famille, ça a toujours été... ça a toujours été le cas. Malheureusement, ça nous est arrivé, et il y a des gens qui nous ont dit : Mais vous êtes les dernières personnes à qui ça devrait arriver, et ça nous est arrivé.

M. Bittar (Antoine) : Une voiture, c'est une arme.

Mme Rivera (Elizabeth) : Alors, c'est ça, c'est... moi, je ne comprends pas. J'espère que ça ne va pas arriver à d'autres personnes pour qu'ils comprennent que c'est quelque chose de très important. Et on ne le fait pas... on ne le fait pas parce qu'on ne veut pas que les gens boivent, mais pour la sécurité.

M. Bittar (Antoine) : Sauver des vies.

M. Derraji : Combien il me reste...

Le Président (M. Jacques) : Il reste 2 min 56 s.

M. Derraji : M. Bittar et Mme Rivera, je sais que ce n'est pas facile. Je sais que les évidences scientifiques sont sur la table. Vous avez expliqué le pourquoi, surtout, si des gens voteraient contre. Pour vous, est-ce que l'argument de... ce n'est pas populaire, vous suffit? Parce qu'on voit les statistiques, c'est 61 %. Vous avez mentionné le sondage, Les Coops de l'information, c'est 61 %. Pour vous, et avec toutes les démarches que vous avez effectuées, depuis plusieurs mois, je dirais, années, est-ce qu'il y a quelque chose d'autre que vous aimeriez que le gouvernement fasse?

Mme Rivera (Elizabeth) : Moi, je trouve que c'est la mauvaise information. Les gens ne comprennent pas quand on parle du 0,08 au criminel, et 0,05, sanction administrative. Les gens ne comprennent pas. Même dans notre entourage, quand on a expliqué : Non, ce n'est pas criminel, c'est 0,05, c'est administratif... C'est comme conduire avec le cellulaire, les ceintures de sécurité. Alors, moi, c'est éduquer les gens à comprendre que les mesures administratives, c'est administratif, à 0,05, et on évite... on sauve des vies. C'est ça, le plus important pour nous. C'est ça qui est important.

M. Bittar (Antoine) : Si je peux me permettre aussi, c'est quelque chose qu'on a oublié de dire, c'est que le système judiciaire va en profiter aussi, parce que c'est les... Si vous êtes poursuivi au criminel, c'est beaucoup plus lourd, beaucoup plus de temps que quand vous avez une contravention pour un feu rouge ou un stop. Vous le contestez, vous ne le contestez pas, ça va beaucoup plus vite, ça va vraiment alléger. Et ça, je vous le dis parce que, dans les autres provinces, ils nous l'ont dit aussi. Ça a été un avantage pour le gouvernement. C'était juste une parenthèse qui pourrait être intéressante.

M. Derraji : ...que c'est des mesures administratives, on ne parle pas du criminel, et ça se fait ailleurs.

M. Bittar (Antoine) : Oui, oui, toutes les provinces le font. On est la seule province qui ne le font... qui ne le fait pas, et c'est pour ça qu'on se demande, c'est... je ne veux pas dire... on est bon dans certaines choses, mais qu'est-ce qui peut justifier que le Québec se dit : On n'en a pas besoin? Comme je vous dis, on a des choses de réhabilitation, on a des choses, mais...

M. Derraji : Il reste quelques minutes, mais je vous le dis, encore une fois, je vous laisse le mot de la fin. Merci. Je ne trouve plus les mots ou les questions, mais je vous laisse le mot de la fin. Sentez-vous bien à l'aise d'adresser... de refaire un autre message aux membres de la commission. Je vous laisse la dernière minute.

Le Président (M. Jacques) : Il reste 20 secondes.

M. Bittar (Antoine) : Bien, en fin de compte, c'est simple, écoutez, pour moi, il n'y a aucune raison de ne pas avoir un amendement. Il n'y a aucune raison de ne pas le mettre à 0,05. On voit que les sondages augmentent à chaque fois. C'est sauver des vies. Et faites le calcul rapidement, vous avez tous les experts devant vous, il n'y a aucune raison, il n'y a vraiment aucune raison que ça ne se fasse pas.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin à l'échange avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à M. le député de Taschereau pour 4 min 8 s.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Mme Rivera, M. Bittar, merci beaucoup pour votre présence, merci pour votre courage, votre témoignage.

J'ai des enfants, c'est le genre de trucs qui... le genre de pensées qui m'habitent depuis que je les envoie à l'école toutes seules puis que je les vois grandir aussi. Puis je les vois revenir tard aussi, elles commencent à sortir. Ma plus vieille est presque majeure, donc elle se promène, va dans des fêtes d'amis. Puis on y pense malheureusement tout le temps.

Puis on sait qu'on a des outils qu'on pourrait mettre en place pour être capable d'apporter une solution, de réduire les chances que ça arrive. Puis je regardais, pendant que vous parliez, je regardais un peu ce que disait, là, la science par rapport à ça, puis entre 0,05 puis 0,08, les risques qu'un conducteur soit impliqué dans un accident mortel, dans une collision mortelle, sont multipliés par quatre. Donc, c'est majeur, c'est quand même important. Vous pourrez corriger les chiffres, si vous avez d'autres chiffres, là, mais c'est quand même assez important. Au Canada, on l'a déjà dit, on est les seuls à être à 0,08. Toutes les provinces canadiennes sont à 0,05, sauf la Saskatchewan, qui est à 0,04. En Europe, ça va de 0,00 à 0,05, sauf le Royaume-Uni qui est à 0,08.

La ministre, tout à l'heure, vous a répondu qu'il y avait beaucoup de prévention, puis c'est vrai, il y a de la prévention qui se fait depuis plusieurs années, puis on a progressé sur cet enjeu-là, parce que c'est de plus en plus compris. Maintenant, on voit qu'il y a encore des accidents causés par l'alcool au volant. Est-ce qu'on pourrait dire que la sensibilisation, bien, on a atteint la limite de ce que ça peut offrir comme solution?

Mme Rivera (Elizabeth) : ...oui, je pense qu'on est prêts à passer à une autre étape. Comme je l'ai dit, la sensibilisation dans les bars, dans les restaurants, ça ne fonctionne pas, les gens ne le font pas. Il y en a qui vont le

faire, oui, mais je ne pense pas que c'est un moyen de... C'est sûr qu'il y a plus des barrages routiers aussi par les policiers, ça aussi, mais, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous participons aux barrages routiers, mais il y a des gens qui sont à 0,06, qu'on doit laisser partir. Alors, oui, je pense que, comme société, comme étant la seule province au Canada qui ne le faisons pas, c'est le moment de réfléchir et de passer à... de bouger.

M. Bittar (Antoine) : Si je peux me permettre, je pense qu'on le dit souvent, si tu veux avoir un impact, des fois, il faut que tu touches le portefeuille ou priver quelqu'un de quelque chose, et il va s'en souvenir. Voir une publicité à la télévision, trois jours après, tu vas l'oublier, tandis que, si tu t'es fait attraper à 0,05, justement, et que ça t'a évité d'avoir un casier criminel, d'avoir des mesures, ça va rester beaucoup plus longtemps dans le... et ça va affecter les gens autour. Je me suis fait arrêter à ça, ça, ça, le message va être beaucoup plus direct, il va se répandre beaucoup plus rapidement.

M. Grandmont : On sait que dans les secteurs d'activité, dans le fond, qui sont contre cette mesure-là, là, on parle souvent des tenanciers de bars, des restaurateurs, qui voient une potentielle perte de revenus, là. Je sais qu'ailleurs dans le monde on met en place des mesures pour continuer à encourager les gens à aller quand même au restaurant. Par exemple, les restaurateurs vont offrir le repas à la personne désignée conductrice pour la soirée. Est-ce que vous avez d'autres exemples de mesures comme ça qui peuvent être mises en place pour, justement, enlever cette crainte-là du côté des tenanciers de bars et des restaurateurs?

M. Bittar (Antoine) : Bien, comme je vous dis, moi, je trouve ça très... vraiment bien de pouvoir donner de... les boissons, c'est ce qu'on entendait. Les restaurants, c'est vraiment bien aussi. Je trouve ça très bien.

Ce que je veux dire, c'est qu'à un certain moment ça se peut très bien que les gens... les restaurants, les bars vont se faire... au civil, vont peut-être se faire poursuivre. Ça veut dire qu'ils devraient comprendre... Je veux dire, on regarde dans d'autres provinces, il y a des associations, avec MADD, de la régie des alcools... Ils font de la publicité, ils poussent, ils mettent des boîtes dans... Il y a... Tout le monde comprend qu'il faut travailler ensemble. C'est un fléau. Je veux dire, c'est... Quand on a eu la COVID, tout le monde s'est mis ensemble... C'est ça qui arrive. C'est la même chose, plus ou moins la même chose.

M. Grandmont : Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin à l'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Mémoires déposés

Et, avant de terminer, je dépose les mémoires des personnes et organismes qui n'ont pas été entendus dans le cadre des auditions publiques.

La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 13 h 40)