



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 20 février 2024 — Vol. 47 N° 40

Étude détaillée du 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 (1)

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

2024

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 20 février 2024 — Vol. 47 N° 40

Table des matières

Mémoires déposés	1
Remarques préliminaires	1
Mme Geneviève Guilbault	1
M. Monsef Derraji	2
M. Etienne Grandmont	4
Motion proposant d'entendre le Bureau du coroner	8
M. Monsef Derraji	8
Mme Geneviève Guilbault	12
M. Etienne Grandmont	12
M. Frédéric Beauchemin	15
Mise aux voix	18
Motion proposant d'entendre le Réseau FADOQ et le Conseil national des aînés	19
M. Etienne Grandmont	19
M. Frédéric Beauchemin	24
M. Monsef Derraji	25
Mise aux voix	26
Motion proposant d'entendre le Service de police de la ville de Montréal	27
M. Monsef Derraji	27
M. Etienne Grandmont	31
M. Frédéric Beauchemin	33
Mise aux voix	35

Autres intervenants

M. François Jacques, vice-président

Mme Agnès Grondin

M. Mathieu Lemay

Mme Audrey Bogemans

M. Jean-Bernard Émond

M. Youri Chassin

Le mardi 20 février 2024 — Vol. 47 N° 40

Étude détaillée du 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 (1)

(Quinze heures vingt-six minutes)

Le Président (M. Jacques) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin d'entreprendre l'étude détaillée du 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.

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

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par M. Émond (Richelieu); M. Montigny (René-Lévesque) est remplacé par M. Chassin (Saint-Jérôme); et Mme Dufour (Mille-Îles) est remplacée par M. Beauchemin (Marguerite-Bourgeoys).

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le secrétaire.

Mémoires déposés

Avant de débiter, je dépose des mémoires qui ont été reçus depuis la fin des consultations particulières.

Remarques préliminaires

Nous en sommes maintenant aux remarques préliminaires, pour lesquelles chaque membre dispose de 20 minutes. J'invite la ministre à faire ses remarques préliminaires.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : ...merci, M. le Président. Je ne me rappelais pas qu'on avait des remarques préliminaires à cette étape-ci aussi, malgré que ça fait plusieurs fois que je suis en commission.

Bien, je vais être brève, parce que c'est sûr que, rendus à l'étape de l'étude détaillée, on a hâte, justement, de passer à cette étape-là, qui est, finalement, la plus déterminante dans l'avancement du cheminement parlementaire de notre projet de loi.

Simplement, peut-être, au micro, prendre le temps de remercier à nouveau les 17, je crois, là, peut-être plus ou moins un comme marge d'erreur, groupes qui ont pris la peine de venir nous rencontrer pendant les consultations particulières ici, à l'Assemblée nationale, beaucoup de groupes aussi qui ont, par ailleurs, déposé des mémoires, des commentaires, d'autres qui nous ont fait des commentaires aussi dans la vraie vie, au fil de nos rencontres. J'étais, entre autres, hier, à Sherbrooke pour une belle annonce en transport collectif, et il y a une conseillère municipale qui est venue nous partager certaines idées. On sent que c'est un sujet qui fait consensus sur son importance dans notre société. Donc, qu'on soit un élu, qu'on soit un partenaire, qu'on soit un groupe intéressé, qu'on soit un citoyen, ça touche tout le monde, la sécurité routière, raison pour laquelle, d'ailleurs, on y va avec ce projet de loi là et avec le plan d'action qu'on a déposé en août dernier, notre deuxième projet de loi aux Transports en à peine un peu plus d'un an. Alors, la cadence est excellente.

Merci à mes collègues de la banquette gouvernementale d'être ici, le député de Richelieu, qui est peut-être un petit peu moins habitué de notre commission, qui est beaucoup à l'Éducation, il travaille beaucoup en éducation. Alors, merci à tous mes collègues d'être ici encore. Salutations aux collègues des oppositions, bien sûr à vous, à la présidence.

Et mes équipes, je vais terminer avec mes équipes, vous voyez qu'ils sont nombreux, qui nous accompagnent aujourd'hui, des gens de mon ministère, bien sûr, des gens de la SAAQ, des gens possiblement de la Justice aussi, qui sont... qui sont avec nous pour s'assurer qu'on va être capables de répondre. Si je prends l'exemple du projet de loi sur l'expropriation, le dernier qu'on a fait, qui était très, très, très niché comme sujet, beaucoup, beaucoup de questions, on avait des experts de l'expropriation qui nous ont abondamment renseignés au fil des questions, que ce soient les questions qu'on pouvait, nous, avoir, les questions des oppositions aussi, alors ce sera la même chose aujourd'hui pour mes collègues des oppositions ou tout autre collègue qui pourrait avoir des questions autour de la table. On aura des équipes pour nous renseigner, pour nous aider à avancer le plus sereinement et le plus diligemment à travers ce relativement court projet de loi par rapport à ce qu'on a déjà fait dans d'autres... dans d'autres moments, mais un projet de loi, encore là, très, très important et qui va nous aider à améliorer encore et toujours plus la sécurité sur notre réseau routier, en particulier pour nos clientèles vulnérables, nos enfants, nos aînés, nos travailleurs de chantier, nos brigadiers scolaires, nos personnes à mobilité réduite. Alors, merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. J'invite, donc, maintenant le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques préliminaires.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour. Premièrement, je vais prendre le temps de saluer mes collègues de la partie gouvernementale, Mme la ministre, mes collègues, mon collègue député de Marguerite-Bourgeoys, mon collègue du deuxième groupe d'opposition, avec qui, j'en suis sûr et certain, on va avoir des échanges intéressants par rapport à ce projet de loi. Je tiens aussi à saluer les personnes qui accompagnent Mme la ministre. Sûrement, on va avoir besoin d'eux à une étape de l'étude de ce projet de loi. Merci d'être là, merci de supporter les longues heures et les longues semaines. Je ne sais pas combien de temps ça va nous prendre, mais je tiens quand même à prendre le temps de vous remercier d'être là en commission parlementaire et de répondre à nos questions par rapport au projet de loi. Je vais aussi... Bien sûr, les membres du secrétariat aussi, que je tiens à saluer.

• (15 h 30) •

Je vais prendre le temps, M. le Président, de remercier les gens qui ont pris le temps d'analyser le projet de loi. Je vais prendre aussi un petit moment de revenir sur les consultations, des consultations où nous avons eu d'écouter... nous avons eu l'occasion d'écouter pas mal de groupes, qui nous ont soulevé des enjeux importants. Et, s'il y a une chose où on est tous d'accord, c'est l'importance de travailler pour améliorer la sécurité routière. Je pense qu'autour de la table cet enjeu est extrêmement important, on le voit et on l'a vu la dernière année. Et il ne faut pas que ce soit un tragique événement qui nous guide à revoir un plan... à déposer un plan ou à déposer un projet de loi. Donc, sur cet enjeu, M. le Président, je vais prendre quand même le temps de saluer les groupes qui ont pris le temps de venir en consultations parlementaires.

Nous avons eu l'opportunité d'entendre une variété de groupes venus nous partager les enjeux et leurs propositions. Et les... Si je prends un peu de recul, un pas de recul, M. le Président, en analysant un peu les différentes propositions des groupes, elles étaient quand même variées. Donc, que ce soit au niveau du corridor scolaire, la zone scolaire, les villes, les MRC, il y avait pas mal de réalités où les gens nous disaient : Faites attention par rapport à tel, à tel enjeu, on veut être des partenaires, on veut collaborer. Il y a même des groupes qui nous ont dit : Il faut absolument inclure les villes, même dans l'appel d'offres. Mais, ce qu'on a vu, c'est une mobilisation autour de la sécurité routière. Et ça, c'est extrêmement important, parce que c'est l'enjeu majeur. Parler... J'en suis sûr et certain, que c'est quelque chose que vous partagez, M. le Président, ayant vous-même... vous avez un comté en région.

Et les propos de la FQM, je me rappelle de leur passage, pas dans cette salle, dans l'autre salle, étaient quand même des propos d'une extrême justesse, parce qu'ils nous ont partagé une réalité, une réalité que c'est eux qui comprennent les corridors... les corridors scolaires, les corridors de sécurité. Et ça a été quelque chose quand même d'intéressant, de voir les membres de la FQM parler de la collaboration avec le gouvernement dans la mise en place. Ceci étant dit, j'ai noté qu'ils avaient des inquiétudes par rapport à l'enveloppe budgétaire. Parce que, si on va améliorer la sécurité routière, c'est un beau slogan, c'est excellent, avoir une stratégie, avoir un plan, mais il faut que l'argent soit disponible. Et, on le voit dans le contexte actuel, je ne sais pas comment le gouvernement fera pour mettre l'argent nécessaire pour arriver à répondre à la demande des villes et des MRC en ce qui a trait à améliorer les corridors scolaires ou les corridors de sécurité, mais j'en suis sûr et certain qu'on va en revenir pendant l'étude détaillée.

Donc, moi, je pense que, tout au long de la commission, M. le Président, il y avait pas mal de groupes qui ont souligné, à juste titre, l'importance de parler de la différence entre un corridor scolaire et une zone scolaire. Ça, c'est un élément qui est très important. On verra jusqu'à quel point le gouvernement veut aller dans la définition d'un corridor scolaire ou dans une zone scolaire. Nous avons eu aussi pas mal de groupes qui parlaient de baisser la limite de vitesse. Là, maintenant, on va voir aussi la volonté du gouvernement d'aller vers la limitation de la vitesse.

Et un autre point qui a été marquant, lors de... je dirais, de... les échanges, et ça a été quand même un point déterminant, M. le Président, c'est l'intervention de CAA-Québec. Et CAA-Québec est venu en commission parlementaire nous dire : Écoutez, il y a trois éléments importants qui causent les... des accidents mortels : il y a le cellulaire au volant, distractions, il y a aussi, bien entendu, l'alcool au volant. Et c'est des éléments que CAA-Québec, qui est un partenaire... et crédible sur la place publique par rapport à l'enjeu de la sécurité routière...

Mais ce n'est pas uniquement CAA-Québec qui était là. Donc, il y avait d'autres groupes qui mentionnaient que l'alcool au volant était un élément important. Et je ne peux pas, M. le Président, ne pas parler de cette... de l'alcool au volant aujourd'hui, parce que c'est l'absence de mesure contre l'alcool au volant. Et j'ai entendu Mme la vice-première ministre et la ministre responsable du Transport parler de l'alcool au volant, qu'on a les mesures les plus solides si on se compare avec les autres provinces. Donc, moi, je note qu'il y a une absence de mesure contre l'alcool au volant dans le projet de loi. Ça a été mentionné par pas mal de groupes, des groupes... que ce soient des groupes scientifiques, et je tiens à saluer la présence en commission de l'association de la santé publique, qui ont travaillé en... avec, j'ai toujours leur mémoire, 35 références. Ce n'est pas uniquement de la bibliographie, pour ceux et celles qui ont déjà rédigé des mémoires, et j'en suis sûr et certain, que le député de Saint-Jérôme, expert dans les mémoires, expert dans les références... Je ne sais pas s'il a eu le temps de lire le mémoire de l'association de santé publique, mais ça va faire un grand plaisir de lui partager ce mémoire pour voir, un peu, l'importance des références utilisées dans le cadre des consultations.

Pourquoi je tiens à prendre le temps, M. le Président? Et je sais que je n'ai pas beaucoup de temps, c'est parce que le débat n'a pas été fait. Le débat, malheureusement, n'a pas été fait. Et j'ai entendu d'autres collègues qui nous parlaient : Écoutez, ce n'est pas dans une motion du mercredi qu'on va faire le débat sur l'alcool au volant. Moi,

j'espère qu'on va le faire en commission parlementaire. Pourquoi je vous le dis qu'on doit le faire en commission parlementaire, à part que tout est enregistré? Et j'en suis sûr et certain, que ce qui nous motive tous, c'est améliorer la sécurité routière et surtout les collisions mortelles. Et on ne peut pas, on ne peut pas ne pas parler de l'alcool au volant, encore une fois, encore une fois, si on se base sur les groupes que nous avons entendus. Et, moi, le groupe qui m'a le plus allumé et il m'a mis... en fait, il m'a... nous a informés, c'est quand CAA-Québec nous informe qu'un des éléments majeurs pour les accidents mortels, c'est l'alcool au volant. Et c'est un fléau, c'est un fléau. Ça a été, d'une manière très claire, exprimé que c'était un fléau. Donc, on a entendu, au courant des dernières semaines, pourquoi on devrait mettre des mesures à partir de 0,05, comme il se fait ailleurs, dans toutes les autres provinces au pays.

J'aurais aimé... écoutez, je ne vais pas le faire, mais j'aurais aimé avoir l'occasion de rencontrer les anciens premiers ministres et les ministres des autres provinces canadiennes qui ont eu ce courage politique de mettre en place les mesures administratives, mais, écoutez, M. le Président, si des collègues veulent un peu ce qui a été fait dans les autres provinces, ça va me faire un grand plaisir de leur partager le résumé d'une très bonne note que notre équipe de recherche... que je tiens à remercier, qui font un travail exceptionnel, avec un résumé des mesures administratives. Ces mesures administratives, elles ont donné d'excellents résultats. Je pense, notamment, M. le Président, aux arguments scientifiques. Et, quand je dis «arguments scientifiques», c'est parce que, depuis une semaine, nous avons mis sur la table des arguments, aussi, scientifiques. Donc, à part CAA-Québec, à part, même, le chef de la police de Montréal, le SPVM, à part le coroner... Je ne vais pas parler de sondages politiques, mais je vais juste prendre le temps de dire qu'en termes d'arguments scientifiques le fait que ce... le fait que ce projet de loi ne prend pas le temps de faire allusion, en aucun cas, à des mesures pour contrer l'alcool au volant, je pense que c'est un oubli majeur, M. le Président.

Et, tout à l'heure, nous étions tous interpellés pour voter sur le principe de ce projet de loi et nous avons voté pour, nous avons voté pour. Il y a des gens, ils vont dire : Bien, écoute, est-ce que vous n'êtes pas en contradiction avec ce que vous venez de dire? Non, parce qu'on croit beaucoup à la sécurité routière, M. le Président, mais on veut avoir le temps, en commission parlementaire, d'avoir ce débat sur l'ensemble des éléments, et surtout venant de CAA-Québec, qui était très clair que c'est un fléau, l'alcool au volant.

• (15 h 40) •

Donc, je vous ai mentionné, M. le Président, l'association de santé publique. Malheureusement, l'Institut national de santé publique n'a pas eu le temps de venir, il n'était pas là. J'aurais aimé les entendre en commission parlementaire. Les experts, le coroner, M. le Président, le coroner, lui aussi, l'a mentionné, il a mentionné l'importance d'agir sur l'alcool au volant. Malheureusement, le coroner n'était pas là. Donc, probablement que l'absence de ces experts autour de la table nous empêche de faire une bonne lecture des mesures pour améliorer la sécurité routière. Donc, c'est un débat qui était absent, malheureusement, absent du projet de loi.

Mais on ne peut pas, aujourd'hui, commencer l'étude détaillée d'un projet de loi si important. Et je sais que Mme la ministre... je lui ai dit, lors des consultations, que son plan d'action, il y a pas mal de... il y a des bons points. Maintenant, elle nous invite à étudier son projet de loi, donc j'espère, j'espère au moins qu'on va avoir le courage de faire le tour de la question en ce qui a trait à la sécurité routière, mais, quand on... je dis «faire le tour de la question de la sécurité routière», je pense que l'oubli majeur, il est l'alcool au volant. Je sais qu'on va avoir des débats par rapport à la définition du corridor scolaire versus la zone scolaire. Je sais qu'on va avoir des débats par rapport à la limite de vitesse. Est-ce qu'on va aller à 30, on va rester à 50? Est-ce que... Je sais qu'on va avoir un débat sur les moyens à mettre en place pour permettre aux villes d'être des partenaires, des partenaires dans la sécurité routière.

Aujourd'hui, j'ai décidé de prendre le temps de mettre tous les points sur la table parce que j'espère qu'on va voir un débat franc. Je sais qu'on a des experts. On a plein de questions sur... et je tiens à l'annoncer, sur les accidents de route. Moi, j'aimerais bien que le personnel et les gens du ministère nous présentent les chiffres pour savoir quel est le coût lié aux accidents de route quand on parle de l'alcool au volant. C'est quoi, l'impact pour l'ensemble des contribuables québécois? Moi, je veux que les Québécois, aujourd'hui, qu'on leur envoie un message : Ça coûte combien? Et, quand on dit «ça coûte combien»... Parce qu'au bout de la ligne il y a quelqu'un qui paie, qui paie vu qu'il n'y a pas de mesure administrative.

Parce qu'on n'est pas là pour changer le Code criminel, ce n'est pas le rôle de notre Assemblée, mais notre rôle, c'est faire comme les autres provinces canadiennes où on a vu un impact positif. Je vous ai dit que, bon, les collègues qui... que ça les intéresse, ça va me faire un grand plaisir de partager ce qui a été fait dans les autres provinces. Et, encore une fois, pour le bénéfice de mon collègue, que j'aime beaucoup, le député de Saint-Jérôme, que je n'arrête pas de mentionner à chaque fois, j'ai des bonnes études scientifiques à lui partager, parce que je sais que c'est un homme de science, un homme de rigueur. J'en ai pas mal. J'espère que je vais réussir à le convaincre d'ici la fin de la consultation. On a eu un bon débat dans pas mal de sujets, mais j'espère... je vais lui envoyer toutes les études scientifiques et j'espère qu'au moins il va être du côté de la science, comme il l'était... comme il l'était toujours.

Donc, au niveau de ce point, M. le Président, au niveau des experts, au début de ce que je disais dans ce mini bloc, je parlais des autres provinces canadiennes. J'aurais aimé que, en tant que membre de la commission, voir, voir un peu les anciens premiers ministres et les anciens ministres qui ont eu ce courage politique d'agir en mode prévention. Et je dis : La prévention, en santé publique, est un élément extrêmement important. On ne peut pas... on ne peut pas sous-estimer l'effet de la prévention et le fait d'avoir des mesures dissuasives. Et ça, c'est un élément important qui est complètement absent de ce projet de loi.

Parlons... j'ai parlé de CAA Québec, j'ai parlé de l'association de santé publique, je note l'absence de l'INSPQ et du coroner, mais je veux prendre quelques secondes, M. le Président, parce qu'outre le couple qui est venu en commission parlementaire parler de leur fille Jessica, j'ai eu l'occasion de parler avec d'autres parents endeuillés et je vais prendre quelques secondes pour partager leurs doléances. Ce n'est pas tout le monde qui est à

l'aise à prendre la parole publiquement, ce n'est pas tout le monde qui est à l'aise de parler d'une situation de deuil ou de décès, et ils ne veulent pas être le «spotlight» d'une discussion publique, mais ce qu'ils veulent et ce qu'ils m'ont partagé à vous partager, c'est que c'est très important...

Une voix : ...

M. Derraji : ...pardon? Ce qu'ils nous ont demandé à vous partager en commission parlementaire, c'est de prendre le temps d'évacuer la question de l'alcool au volant. Il n'y a pas de place pour des députés élus d'avoir un débat franc sur la question de l'alcool au volant. Et je sais que ce n'est pas un débat facile, je sais que c'est un débat qui risque de polariser, je sais que... même les arguments qui ne tiennent pas la route, de dire qu'il n'y a pas de transport en région... ou bien d'autres arguments que probablement... que le gouvernement utilise... mais ce débat n'a jamais eu lieu en commission parlementaire. Donc, clairement, M. le Président, on va prendre le temps de le faire, on va prendre le temps, parce que je veux aller jusqu'au bout, avec Mme la ministre et, bien sûr, l'ensemble de ses collègues.

Je veux faire ce débat pour le bénéfice de tous les Québécois. Prenons le temps de le faire. Vous avez des arguments, partagez-les. Mme la ministre du Transport disait souvent que, malheureusement, en une minute, à l'Assemblée nationale, on ne peut pas tout expliquer les tenants et aboutissants du pourquoi du comment de ne pas mettre en place une telle mesure. Là, on va avoir le temps. J'espère que tous les collègues de Mme la ministre vont prendre le temps de dire pourquoi elle n'est pas bonne, dans leur région, cette mesure. Donc, si ce n'est pas bon dans une région, partagez-nous... partagez, avec nous, les arguments. Probablement, vous allez finir par me convaincre, et je vais dire : Probablement, ce n'est pas une bonne mesure. Donc, moi, je veux vraiment, dans le cadre de la sécurité routière, qui est l'élément important qui nous motive tous... qu'on va prendre l'occasion, avec nos collègues, d'avoir un débat, et, j'en suis sûr et certain, des bonnes têtes autour de la table qui ont de l'expérience.

Je viens d'une région qui s'appelle Montréal-Ouest. Probablement, je n'ai pas l'ensemble des éléments des autres régions où il y a un manque de transport collectif, où il y a un manque de transport, mais j'aimerais bien, M. le Président, que les collègues puissent intervenir, parce que vous êtes tous des élus responsables d'une région, ou d'une ville, ou MRC, et j'en suis sûr et certain... Il n'y a pas longtemps, il y a quelques jours, on voyait les effets de l'alcool au volant dans une ville, probablement, c'est Drummondville, corrige ma mémoire... Donc, je sais que le projet de loi, ce n'est pas uniquement l'alcool au volant, M. le Président, qui est l'élément, malheureusement, que j'ai noté la... où j'ai noté qu'il y a une lacune. Et, quand je dis «une lacune», on ne peut pas, aujourd'hui, changer ou mettre en place un projet de loi sans prendre le temps nécessaire de parler de cela, parce que je ne veux pas que l'élément déclencheur... encore une fois, un jour... Je suis à 20 minutes?

Le Président (M. Jacques) : ...

M. Derraji : Combien?

Le Président (M. Jacques) : 40 secondes.

M. Derraji : OK. Désolé, j'ai cru entendre 30 minutes au début. Désolé. Pas grave. Je n'ai pas terminé mon... mais je vais terminer, M. le Président. Donc, autre l'alcool au volant, les collisions mortelles avec blessés graves laissent de graves séquelles. J'ai cité l'étude NICE, où on dit que le risque est multiplié par six quand il s'agit de 0,05 à 0,08.

Mais, encore une fois, M. le Président, en conclusion, bien hâte à commencer l'étude détaillée de ce projet de loi, bien hâte à voir l'ensemble des collègues et à ce qu'on se donne le meilleur projet de loi pour améliorer la sécurité routière. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. J'invite maintenant le porte-parole de la deuxième opposition, M. le député de Taschereau, à faire ses remarques préliminaires.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, bien, je vous salue, M. le Président. Merci d'officier à nos échanges. Merci. Je... Salutations à Mme la ministre, aux collègues qui sont présents aujourd'hui et qui seront avec nous tout au long de cette... de l'étude de cette... de l'étude détaillée de cet important projet de loi. Merci à toutes vos équipes, aussi, qui vous accompagnent. C'est des personnes, des ressources de grande qualité. Souvent, on a besoin de vous pour recevoir des informations, être éclairés, puis je le prends... je le dis avec toute humilité, là, vous nous apportez aussi un éclairage, des fois, qu'on n'avait pas soupçonné. Donc, merci pour votre présence. Merci aussi à nos équipes d'être présentes aujourd'hui puis évidemment merci aux gens qui sont à... qui rendent tout ça possible à la technique.

• (15 h 50) •

Oui, c'est un important projet de loi. Comme je l'ai déjà dit par le passé, c'est un sujet qui m'intéresse, m'interpelle depuis plusieurs, plusieurs, plusieurs années. J'en ai parlé dans... lors de mon allocution sur le vote sur le principe, ma relation plus politique, disons, avec la notion de sécurité routière remonte à un accident tragique, qui avait marqué la population du Québec, là, le décès de Mathilde Blais. Donc, ça m'avait donné l'occasion, à travers mes activités professionnelles, de travailler, justement, sur des enjeux de sécurité routière avec le gouvernement de l'époque.

Et on a vu progresser ce dossier-là de façon intéressante, avec des résultats qui, malheureusement, n'ont peut-être pas été à la hauteur. Puis c'est un peu tout le temps ça, en fait, le problème avec la sécurité routière, c'est qu'il y a... on a des bonnes intentions au départ. Puis, encore une fois, je rappelle, ça... l'idée de modifier le plan de sécurité routière ou d'avoir un plan de sécurité routière, de renouveler les engagements de l'État par rapport à cet enjeu important là découle, là, du décès de la petite Mariia Legenkovska, qui était décédée. Et donc, c'est ça, il y a souvent ces événements-là, ces accidents, ces collisions qui marquent un peu plus l'imaginaire, et on décide de faire avancer le dossier. Et, malheureusement, bien, on arrive souvent à la fin avec des projets de loi qui livrent moins que ce qu'on aurait pu ou on aurait dû s'attendre. Parce qu'il y a... Quand on ouvre un projet de loi où on va modifier, par exemple, comme c'est le cas présentement, le Code de la sécurité routière puis un paquet d'autres lois qui vont permettre de travailler sur la notion de sécurité routière, bien, on se limite, malheureusement, pour toutes sortes de raisons, bonnes et moins bonnes, et on ne va pas aussi loin que ce qu'on devrait aller. Il y a moyen, donc, selon moi, à travers ce projet de loi là, et donc je ferai écho, là, à ce que mon collègue de Nelligan a dit tout à l'heure, de mettre de la lumière un peu sur des éléments qui ne font pas partie du projet de loi actuellement.

Bon, la question de l'alcool au volant en fait partie, évidemment. Puis je ne vais pas réargumenter sur ce qui a déjà été dit, mais je partirai plutôt, en fait, là, du plan d'action en sécurité routière, que j'étais très content, là, de voir arriver, là, c'était en août dernier, si ma mémoire est bonne. Mais c'est un plan d'action en sécurité routière, quand même sur cinq ans, qui témoigne, selon ce qui est écrit, là, de l'engagement du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'égard d'une vision renouvelée de la sécurité routière inspirée des bonnes pratiques, 27 mesures, six thèmes, à sécuriser, par des actions porteuses, novatrices, rassembleuses, les déplacements des usagers de la route et améliorer la qualité de milieux de vie des citoyens. Ça, c'est un vaste, vaste, vaste programme.

Et, quand j'ai vu arriver le projet de loi, en fait, je me suis rendu compte que, finalement, on circonscrivait cela à moins de choses que ce que... que ce qui semblait être annoncé, finalement, dans le plan d'action. Puis je prendrais l'exemple, par exemple, des corridors scolaires, qui étaient nommés dans le Plan d'action de la sécurité routière, qui, finalement, ont disparu. Puis ça a été nommé, évidemment, par plusieurs groupes. On se retrouve, finalement, avec une notion de zone scolaire, alors qu'on a eu de... la démonstration très, très claire de deux choses, la première, c'est que les décès et les accidents, en très, très grande majorité, se... de piétons, de petits piétons qui se rendent vers l'école, là, ont lieu en dehors de la zone scolaire. La zone scolaire, c'est essentiellement les quatre rues qui entourent l'école. Bien, 85 % des accidents impliquant... puis on parle d'accidents légers ou graves, là, ont lieu à l'extérieur de la zone scolaire, et 95 % des décès suite à une collision avec un automobiliste ont lieu à l'extérieur de cette zone scolaire là. Donc, est-ce qu'on n'est pas en train à... de passer à côté de l'essentiel en essayant de s'attaquer à 5 % des accidents qui se déroulent vraiment dans la... accidents mortels qui se déroulent dans la zone scolaire et 15 % des accidents qui causent des lésions légères ou graves à l'intérieur de la zone scolaire? Je pense que poser la question, c'est y répondre. Donc, évidemment, on va revenir sur cet élément-là, mais, au-delà de ça... Parce que, bon, on aura le débat là-dessus, évidemment, mais il fait déjà partie, là... on va en discuter, c'est déjà prévu. Ça fait partie du débat, en fait, là, des articles qui sont déjà mis dans le projet de loi, mais il y a d'autres éléments aussi qui ne s'y retrouvent pas.

Bon, les radars photo, on va en parler, évidemment. Je pense que les municipalités ont été quand même assez claires sur leurs intentions par rapport au projet de loi, elles espèrent pouvoir être un peu mieux prises en compte dans la... dans le choix de la localisation des emplacements. On verra qu'est-ce que la ministre pourra en dire, mais ça me semble tout à fait légitime de... dans le sens de ce qu'on a décidé de signer avec les municipalités récemment, dans l'entente de réciprocité, là, le nouveau pacte fiscal, bien, de leur donner davantage d'autonomie. Donc, évidemment, si on veut les mettre dans le coup sur la question de la sécurité routière, il va falloir aussi leur donner une place prépondérante dans la façon de pouvoir déployer par eux-mêmes des radars, des radars qui appartiendraient à la fois au ministère des Transports et de la Mobilité durable, aussi des radars qui pourraient leur appartenir. Et ça, je pense que c'est quelque chose qui, à mon avis, pourrait être envisagé. Donc, j'ai très hâte de pouvoir, évidemment, regarder ça avec la ministre.

Tout ce qui a trait aussi aux types d'infraction... Ça, c'est une chose que j'ai trouvée intéressante, quand même, du projet de loi, hein, la notion de garder la définition... Puis je pense que c'est ce qui va occuper beaucoup le temps de Mme la ministre, là, les aspects de concordance. Là, on change... on appelle... on appellera ça, dorénavant, des appareils de contrôle automatisés. Donc, il y a beaucoup d'articles qui viendront simplement mettre à jour cette notion-là. Mais, en même temps, ce que je trouve intéressant là-dedans, c'est qu'on pourra, dorénavant, faire de la supervision sur le terrain et décerner des infractions pour d'autres types d'infractions que seulement la vitesse, et ça, je pense que c'est une nouveauté qui est appréciable.

J'irais maintenant sur une autre notion qui, moi, me préoccupe beaucoup. Et particulièrement j'ai été éveillé à ça, là, notamment quand on a pris connaissance, là, du décès de la petite Anaïs Renaud, là, à Saint-Flavien de Lotbinière, c'est toute la question des routes qui appartiennent au ministère des Transports... plusieurs échanges déjà avec la ministre des Transports par rapport à cet enjeu-là. Ce n'est pas un enjeu qui est directement traité par le projet de loi. Actuellement, le régime est plus à l'effet d'avoir, donc, des routes qui appartiennent... des routes régionales et nationales qui appartiennent au ministère des Transports et de la Mobilité durable, mais dont la réalisation d'aménagements qui viendraient sécuriser les déplacements actifs et sécuritaires sur le territoire de la municipalité, bien, incombe davantage aux municipalités, qui se voient donner l'opportunité d'aller chercher des subventions, mais à des montants qui sont, malheureusement, souvent insuffisants. Bien, on a plusieurs exemples, là, qui le montrent bien, notamment dans le cas, là, effectivement, là, de Saint-Fabien de Lotbinière. Donc, pour moi, c'est un enjeu qui est important, parce que... bien, c'est ça, c'est la responsabilité du ministère, c'est sa route, mais il délègue la responsabilité des aménagements et de leur entretien qui permettraient d'éviter des collisions qui sont parfois mortelles ou encore qui résultent en des accidents graves ou légers.

Il y a des choses surprenantes, des fois, dans des... dans les audiences, et, d'ailleurs, je remercie, là, les 17 groupes qu'on a entendus. D'ailleurs, je ne les ai pas nommés tantôt, mais merci à ces organismes-là d'avoir été présents puis à tous les autres aussi qui ont déposé des mémoires, c'est toujours très apprécié, aux gens qui déposent des commentaires aussi. Donc, je me fais un devoir de les lire. Il y a des surprises, des fois, qui nous apparaissent, notamment la notion de protecteur des usagers de la route. Vous savez, c'est l'organisme, là, Pas une mort de plus, et ça a été appuyé aussi par le... Vivre en Ville, qui nous a dit : Ça nous prendrait une espèce de vérificateur, quelqu'un qui s'assure de voir à l'application de cette... de ces nouvelles dispositions qu'on va mettre en oeuvre, des nouveaux, aussi, types d'aménagement qui seront réalisés sur le territoire québécois à travers la révision des *Tome I, Tome V*, donc la géométrie des rues, la conception des rues puis aussi la signalisation. Donc, un protecteur, donc, qui aurait la... qui aurait la charge de s'assurer de la bonne mise en application des différentes mesures sur le territoire québécois, mais en plus qui pourrait recevoir des commentaires, des suggestions, les récriminations, à l'occasion, peut-être aussi, de la part des citoyens et des groupes de citoyens, qui sont sur le terrain et qui vivent, en fait, la sécurité routière, parfois en constatant, là, des défaillances importantes ou encore, des fois, en... simplement en exprimant un sentiment d'insécurité très, très grand. Donc, c'est un... moi, c'est une notion que j'ai trouvée très intéressante, qui ne se retrouve pas dans le projet de loi, mais que je juge pertinente et que, certainement, je vais aborder avec Mme la ministre.

Bon, l'alcool au volant aussi, bien évidemment, comme j'ai dit tantôt, je n'élaborerai pas beaucoup là-dessus, mais c'est sûr que c'est un enjeu qui est très important. On sait que c'est une mesure qui permet d'agir en prévention, de réduire le nombre d'accidents graves et mortels sur les routes. On sait combien c'est une mesure qui peut être efficace. On sait qu'on a le pouvoir d'intervenir à ce niveau-là aussi, dans la mesure où on agit sur des mesures administratives et non pas sur le Code criminel, qui, lui, relève, évidemment, du fédéral. Mais c'est clair que, pour nous, pour ma formation politique, la question de l'alcool au volant demeure importante, c'est un incontournable. On en a parlé à plusieurs reprises dans l'histoire législative du Québec. On a eu plusieurs occasions manquées. Ce n'est pas tous les jours qu'on ouvre le Code de la sécurité routière, qu'on se donne cette possibilité, ce pouvoir d'agir spécifiquement sur l'alcool au volant.

• (16 heures) •

Et, n'en déplaise à Mme la ministre, là, qui avait de bons arguments sur la sévérité des mesures qui sont mises en place, une fois que le 0,08 est constaté ou que la récidive est constatée, il reste néanmoins que ce qui se passe entre 0,08 et 0,05 a un effet très certain. On peut réduire de plusieurs décès sur la route, de plusieurs accidents graves ou légers sur la route chaque année. La Colombie-Britannique — hein, je pense que c'est l'exemple qu'on utilisait la dernière fois — a baissé de 50 % le nombre de décès sur ses routes. On en a 85, décès sur les routes à chaque année, M. le Président. Si on pouvait se permettre de réduire ça à 42, simplement en abaissant la mesure... la limite permise d'alcool, qui est actuellement à 0,08 au Québec, à 0,05, avec des mesures, évidemment, d'accompagnement, de sensibilisation et d'éducation auprès de la population, je pense que c'est 42 décès... bien, en fait, 42... 42 personnes sauvées, en fait, dont on pourrait absolument se réjouir. C'est une mesure qui a fait ses preuves, qui fait ses preuves, pas juste au Canada, mais aussi un peu partout dans le monde, ça fonctionne bien. Donc, c'est clair qu'on accompagnera, là, Mme la ministre dans les discussions relativement à cette notion-là. Et puis, évidemment, là, on déposera éventuellement des amendements pour cheminer à travers cette importante disposition.

Il y a plusieurs éléments, aussi, qui ne s'y retrouvent pas, puis c'est peut-être plus de l'innovation, mais je sais que la... Mme la ministre est beaucoup intéressée aux questions d'innovation, elle en a beaucoup parlé à travers la signalisation, signalisation innovante. J'en suis, je trouve ça intéressant. Moi aussi, des fois, je me promène dans des différents salons de l'AQTR, et puis je vais voir les exposants, puis il y a, effectivement, des choses vraiment intéressantes qui se produisent, qui sont développées ici même, souvent, au Québec, et que ça vaudrait la peine d'essayer, à tout le moins en projet pilote, puis, peut-être, les voir se déployer. Bien, évidemment, on sait que la signalisation ne fait pas foi de tout. Évidemment, c'est les aménagements qui sont, d'abord et avant tout, le meilleur outil pour garantir une vitesse réduite, qui est l'objectif qu'on poursuit tous, là, c'est-à-dire qu'on veut avoir une vitesse moins grande en cas de collision.

Mais j'aimerais ça aussi qu'on puisse avoir de l'innovation aussi sur les véhicules eux-mêmes. Quelques éléments, là, qui ont été nommés, je pense, entre autres, aux protections latérales de sécurité, là, certains les appellent des jupettes de sécurité, là, mais ces espèces de barrières qu'on a sur les poids lourds. La ville de Montréal a légiféré, donc tous les camions qui appartiennent à la ville de Montréal se permettent d'avoir des barrières latérales pour éviter que... particulièrement aux intersections, là, sur un virage à droite, bien, des cyclistes ou des piétons ne se retrouvent pas, finalement, pris, et passer... par le camion, et passent sous les roues arrière du camion-remorque, du poids lourd. Donc, ça, c'est quelque chose qui est intéressant et sur lequel on pourrait avoir une prise à travers le Code de la sécurité routière.

Même chose pour les miroirs antévisseurs. Je comprends que ça relève aussi du ministère fédéral, le bureau des transports fédéral, mais il reste, encore une fois, qu'il y a des recommandations du coroner, qui datent de pas plus tard que novembre 2023, il y a possibilité de... sur les camions, par exemple, qui appartiennent au ministère, dans un souci d'exemplarité de l'État, peut-être. Bon, il y a peut-être différents types de camions ou de flottes de véhicules qu'on pourrait doter de ces miroirs-là, qui pourraient être intéressants et qui réduisent très clairement la quantité d'angles morts, l'étendue des angles morts et la quantité d'angles morts sur les véhicules. Puis c'est toujours un enjeu important en sécurité routière, les véhicules lourds sont toujours surreprésentés.

Puis, bon, il y a toute la question aussi, là, des caméras. Puis, encore une fois, je reviens à la possibilité que Mme la ministre, à travers son projet de loi, là, donne... d'avoir une certaine flexibilité sur les... le type d'infractions qui peuvent être constatées par une ACA... par un ACA, pardon. Bien, moi, je serais très intéressé à savoir de l'information, là.

Vous pouvez déjà préparer vos équipes, Mme la ministre. J'aimerais avoir un retour sur le projet pilote qui a été mené avec les caméras qui étaient embarquées sur les autobus scolaires pour vérifier le non-respect du panneau lumineux, une fois qu'il est déployé, quand le véhicule est à l'arrêt et fait entrer ou fait descendre un jeune.

Il y a plusieurs éléments aussi, là, que je vais vouloir... qui ne font pas partie du projet de loi, mais que je vais vouloir aborder. Évidemment, toute la question, là, de l'indemnisation à tous les usagers de la route, bon, on nous a appris, là, par Vélo Québec, si ma mémoire est bonne, que l'ancien ministre des Transports avait travaillé sur... avait mis sur pied un groupe de travail qui y travaillait, donc, puis c'était... l'idée était de savoir si les cyclistes et les piétons peuvent être... comment on peut s'assurer que les cyclistes et les piétons peuvent être mieux indemnisés par la SAAQ. Je comprends qu'il peut y avoir une certaine réticence puis je vais être très heureux d'entendre la SAAQ, les personnes qui représenteront cette organisation-là, venir nous expliquer quels sont les freins qu'ils voient à l'élargissement du nombre de personnes qui pourraient être indemnisées. Mais il y a clairement un deux poids deux mesures. Parce que, si je me promène dans la rue... Moi, j'ai un permis de conduire. Je paie mes cotisations à la SAAQ. Mais, si je suis piéton puis je me fais frapper par un véhicule que je ne suis pas capable d'identifier puis je... ça se peut que je n'aie pas d'indemnisation, il y a clairement un deux poids, deux mesures, une injustice flagrante. Donc, évidemment, il y a plusieurs éléments là-dessus qu'on va vouloir questionner, puis évidemment, éventuellement peut-être, là, élargir le nombre d'usagers de la route qui peuvent recevoir une indemnisation par la SAAQ.

Oui, ensuite de ça, toute la question... ah! du principe de prudence. Ça, ça va être un enjeu quand même assez important. Le principe de prudence fait partie du Code de la sécurité routière depuis 2018. Je faisais partie des groupes qui avaient milité, à l'époque, pour que ça soit intégré. Mais il y avait... il y a... ce principe de prudence là a été dénaturé, en fin de compte. Quand il a été inscrit au Code de la sécurité routière, on est venu dire...

Le principe de prudence, à la base, c'est pour dire : Bien, quand tu conduis un véhicule, bien, tu as une charge, une responsabilité plus grande à l'égard des plus petits. C'est sûr que, quand on est piéton, quand on est cycliste, on n'a pas cette protection de métal, de verre, de caoutchouc autour de nous. Et donc, au volant d'un véhicule, on devrait avoir une plus grande responsabilité, on devrait être plus prudents. On doit faire... On est plus gros, on doit faire plus attention aux plus petits. C'est un principe de base. Et malheureusement ça a été un peu dénaturé parce qu'on est venu aussi dire, dans le même article du projet de loi... du Code de la sécurité routière, maintenant adopté, que, dans le fond, tout le monde est responsable de la prudence sur les routes. Mais ce n'est pas ça, l'esprit du principe de prudence. Donc, moi, j'aimerais qu'on revoie ça, d'une part.

Mais il y a aussi quelque chose d'intéressant qui nous a été transmis par l'association des contrôleurs routiers du Québec, qui nous disent, des fois, avoir de la difficulté à être capable d'intervenir auprès de quelqu'un qui a une conduite insouciant ou imprudente. Et ça, ça peut poser problème. Puis ce qu'on nous disait, c'est qu'en Ontario, par exemple, ils ont cette disposition-là. Autrement, ils sont obligés, actuellement, au Québec, d'y aller sur l'angle conduite... conduite dangereuse, mais là ça relève du criminel. Puis montrer l'intention criminelle n'est pas chose aisée. Puis, d'autre part, sinon, leur autre alternative, c'est de donner un paquet de tickets pour téléphone, vitesse, non-respect d'un passage à niveau quand c'est un... quand c'est un camion, un poids lourd qui circule sur la route. Puis là, à un moment donné, ils se retrouvent devant le tribunal, puis ils doivent argumenter, puis ils ont l'air d'avoir voulu... je reprends leur expression, mais de beurrer le... beurrer leur cas, tu sais. Donc, ça, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, fondamentalement, alors qu'avec une disposition comme on a en Ontario, bien, on pourrait avoir plus facilement une infraction qui serait... qui serait signalée et qui dirait : Bien, cette personne-là a une conduite qui est inconsciente, ou imprudente, ou... et ça simplifierait beaucoup le travail des contrôleurs routiers, par ailleurs.

Évidemment, après ça, bien, on a plusieurs éléments, là, qui touchent la définition des véhicules à essence, électriques. C'est clair qu'on va vouloir aller là-dessus, là, à l'intérieur de l'étude détaillée, s'il y a de la place, toutefois, bien entendu. Mais c'est clair que, même si on est très contents que la mobilité... la micromobilité électrique prenne de l'expansion maintenant, aujourd'hui au Québec, je pense qu'il faut embrasser ce vent de changement là, cette possibilité qu'on donne aux gens de se déplacer d'une manière plus écologique, disons, qu'en utilisant une automobile, là, en termes d'espace, puis en termes de ressources utilisées, puis de pétrole consommé, c'est juste... c'est juste vraiment mieux, mais, en même temps, on se retrouve avec beaucoup de ces nouveaux types de moyens de transport sur les aménagements cyclables, puis là ça crée des enjeux de cohabitation qui sont extrêmement importants. Et donc on va vouloir, éventuellement, toucher à ça.

Puis peut-être une dernière chose, et je profiterai de ma dernière... mes quelques secondes qu'il me reste pour, dans le fond, annoncer que moi, je suis très intéressé aussi à discuter avec Mme la ministre de la possibilité d'imposer à la ministre, à tous les trois ans, par exemple, à dresser un bilan sur le travail qu'elle a fait, sur les mesures qu'elle met en oeuvre aujourd'hui. Il y a la SAAQ qui fait un travail de bilan routier à chaque année, c'est une chose, elle a son propre mandat, mais le législateur aussi. La ministre a son propre... a ses propres outils, et je pense qu'à intervalles réguliers... c'est pour ça que j'annonce tout de suite, là, que je vais proposer trois ans, elle revienne devant le public, puisse dresser son bilan et proposer des mesures pour améliorer ce bilan routier là. Je pense que ça fait partie de la Vision Zéro. L'évaluation doit se faire de manière continue, de façon diligente, mais c'est essentiel pour la sécurité du public et la confiance du public.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui souhaitent faire des remarques préliminaires?

Donc, avant de débiter l'étude article par article, est-ce qu'il y a des motions préliminaires? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Vous voulez que je la dépose?

Le Président (M. Jacques) : Donc, vous allez nous transmettre la motion?

M. Derraji : Oui. Bien, on peut... Juste une seconde.

Le Président (M. Jacques) : Donc, nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 10)

(Reprise à 16 h 12)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et, avant de suspendre, le député de l'opposition officielle, le député de Nelligan, avait une motion préliminaire à déposer. Donc, je vous invite à la lire, M. le député.

Motion proposant d'entendre le Bureau du coroner

M. Derraji : Oui. Oui. Merci, M. le Président. Et je suis extrêmement heureux de vous présenter cette motion préliminaire. Je vais vous dire pourquoi après.

«[...]conformément à l'article 244 du Règlement de l'Assemblée nationale, [je fais motion afin que] la Commission des transports et de l'environnement tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du 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, des consultations particulières et qu'à cette fin, elle entende dès que possible le Bureau du Coroner.»

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député. Vous avez 30 minutes.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : OK. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Maximum.

M. Derraji : Merci. Écoutez, M. le Président, je vous ai mentionné au début que c'est quelque chose qu'on doit approfondir. Et vous savez quoi? Je tiens à vous dire que nous avons parlé avec le coroner, et il était extrêmement heureux qu'on évoque sa convocation en commission parlementaire. Il nous a même partagé un rapport d'investigation, que j'ai... que j'ai devant moi, il est public, c'est Me Yvon Garneau, où, M. le Président, pas besoin de le rappeler, c'est... il a produit un rapport d'investigation concernant le décès de Mme Stéphanie Houle, où il parle de l'identification de la personne décédée, les circonstances du décès, et c'est un document très bien fait, l'examen externe, l'autopsie, analyse toxicologique, une enquête criminelle, les faits. Mais je veux vous lire les recommandations, parce que, probablement, les recommandations, ça va être important qu'on écoute attentivement ce qu'il nous a dit :

«Afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route sur les enjeux liés à la conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues et à la vitesse excessive — ça, on parle d'une recommandation du coroner et on parle de la sécurité routière — je recommande au ministère de la Sécurité publique du Québec, à la Société de l'assurance automobile du Québec, ainsi qu'à Educ'alcool de coordonner leurs efforts afin de mettre en place des activités de sensibilisation visant à rappeler au public l'importance de signaler aux policiers les conducteurs ayant ou semblant avoir les facultés affaiblies par l'alcool ou une drogue.

«Je recommande — et ça, c'est le bout qui est le plus important, M. le Président — je recommande au ministère des Transports et de la Mobilité durable et à la Société de l'assurance automobile du Québec de réaliser, dans les plus brefs délais, leurs analyses respectives de la faisabilité d'abaisser le seuil limite d'alcool dans le sang de 80 mg par 100 ml à 50 mg par 100 ml, qui consiste à amender le Code de sécurité routière en conséquence.»

Je ne sais pas comment ça marche, M. le Président, parce que, moi aussi, ça fait longtemps que je n'ai pas siégé. Mme la ministre l'a mentionné tout à l'heure. Mais parfois, même si on siège beaucoup, on oublie. Je ne pense pas, à cette étape-ci, qu'il y a un échange. Je dois parler pendant 30 minutes, ou il y a un échange où j'ai... On n'a pas le droit de poser de questions, c'est juste nous? Hein, pouvez-vous juste nous rappeler?

Le Président (M. Jacques) : En fait, M. le député, chaque intervenant a le droit de parler pendant 30 minutes, chacune des personnes responsables de leurs groupes, et dans un ordre continu. Donc, vous ne pouvez pas... il ne peut pas y avoir d'intervention. Vous faites 30 minutes. Après ça, si vous vous arrêtez avant, c'est terminé.

M. Derraji : Si j'arrête, c'est terminé, je ne peux pas reprendre mon temps?

Le Président (M. Jacques) : Non.

M. Derraji : OK. Merci. Je veux juste que ça soit clair. Mais je ne vais pas prendre 30 minutes, M. le Président. Je vais juste mettre au clair le point.

Donc, la motion que j'ai devant... que j'ai... la motion préliminaire... écoutez, j'ai le goût de vous mettre... de mettre en ligne les recommandations, mais, clairement, on a une demande claire de la part du coroner. Donc, je peux... je ne pense pas qu'aujourd'hui la demande claire du coroner, qui nous demande... Au fait, il cible, il recommande au ministère de la Sécurité publique du Québec, et de la Société de l'assurance automobile du Québec, et ainsi à Educ'alcool de coordonner les efforts. Ça, la coordination des efforts, je pense que c'est quelque chose qu'on peut aborder tout au long du projet de loi. Mais ce qui est clairement mentionné... D'ailleurs, moi, je ne sais pas si ça a été fait ou pas, mais le coroner, il n'y a pas très longtemps, M. le Président, il n'y a pas très longtemps... Juste chercher la date. Est-ce qu'on a la date de ce...

Une voix : ...

M. Derraji : Oui, le 2 octobre 2023, c'est le 2 octobre 2023. Au fait, c'est quelques jours après le dépôt du plan d'action et même, je pense, si ma mémoire, elle est bonne, juste avant le dépôt du projet de loi. Je ne me rappelle pas à quel moment le projet de loi a été déposé, mais c'est dans... c'est au niveau de l'automne. Et moi, j'en suis sûr, que Mme la ministre connaît très bien le Bureau du coroner, la recommandation au ministère des Transports était très claire, c'est qu'elle veut une analyse respective de la faisabilité d'abaisser le taux. Donc, c'est très clair que le coroner, déjà, a statué que ça nous prend une étude sur la faisabilité d'abaisser le seuil limite d'alcool dans le sang de 0,08 à 0,05, et il nous demande d'amender le Code de la sécurité routière en conséquence. Donc, encore une fois, je tiens à le préciser, il ne s'agit pas d'amender le Code criminel. Le seuil demeure à 0,08. Et c'est là l'importance, M. le Président, d'avoir et d'échanger avec le coroner. Parce qu'encore une fois les arguments que nous avons entendus de la part de la partie gouvernementale, je dirais, je ne veux pas dire qu'ils ne tiennent pas la route, mais ils ne sont pas... je ne vois pas aucune base ou un organisme qui les appuie.

Donc, moi, quand j'ai un décès accidentel, j'ai une collision routière, j'ai un rapport du coroner que, dans sa recommandation, il nous invite... en fait, il invite la ministre du Transport et de la Mobilité durable, il l'invite, il l'invite à réaliser dans les plus brefs délais une analyse respective de la faisabilité d'abaisser le seuil de 0,08 à 0,05.

M. le Président, on est dans un projet de loi qui parle de la sécurité routière. Et j'ai un rapport qui est très récent. Ce n'est pas un rapport de 15 ans, là, c'est un rapport très récent, au mois... l'automne dernier, où le coroner mentionne très clairement : il veut une étude, une analyse respective de la faisabilité d'abaisser le seuil. Mais il ne le... il ne se limite pas à demander uniquement l'analyse respective de la faisabilité d'abaisser le seuil, mais il demande aussi d'amender le Code de la sécurité routière, amender le Code de la sécurité routière.

• (16 h 20) •

Qu'est-ce qu'on fait maintenant, M. le Président? Nous sommes en train d'étudier un projet de loi qui vise à améliorer la sécurité routière, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière, et j'ai un coroner qui ne demande pas uniquement une analyse respective de la faisabilité, donc il demande une analyse sur la faisabilité d'abaisser le seuil, donc il demande au ministère du Transport. Donc, la question que je me pose, M. le Président : Quand vous avez un coroner qui vous donne des recommandations pareilles sur la place publique, je ne sais pas si, au ministère... ou Mme la ministre a lancé une analyse de la faisabilité d'abaisser le seuil, mais, s'il y a eu une étude qui a été réalisée, j'espère qu'on va la dévoiler. Sinon, on va essayer d'avoir une demande d'accès à l'information, si l'étude a été réalisée ou pas. Mais ce qu'il nous demande clairement, c'est amender le Code de la sécurité routière. Il nous le demande. C'est très récent. Et ça, c'est le coroner, c'est le Bureau du coroner. D'ailleurs, je tiens à saluer Me Garneau, avec qui nous avons eu des échanges. Et, je vous le dis, c'est un rapport d'investigation à l'intention des familles des proches et des organismes pour la protection de la vie humaine.

Quand on dit, M. le Président, on sauve des vies, et c'est ce qu'on veut, c'est ce qui nous motive, ce qu'on voulait, nous, avec cette motion préliminaire, c'est demander aux membres de cette commission, aux collègues autour de la table : Est-ce que ça vous intéresse d'écouter le coroner? Le coroner a fait une étude, il a analysé un cas, il a mis sur la table des recommandations. Et il y avait deux recommandations. La première, c'est l'analyse de la faisabilité d'abaisser le seuil. Au fait, il nous a interpellés sur ce que nous avons vécu à l'intérieur du Parlement la dernière semaine, la motion où les collègues de la CAQ, ils ont voté contre baisser le seuil à 0,05. J'ai le coroner en parallèle, que, lui, il demande au ministère qui est responsable de ce projet de loi de faire une analyse pour baisser le seuil. Donc, il le demande, de faire l'analyse. Mais, encore une fois, je vais le répéter, il ne demande pas uniquement l'analyse, mais il demande : Amendez le Code de la sécurité routière.

Donc, M. le Président, j'aimerais bien... j'aimerais bien... j'aimerais bien que les collègues se prononcent tous comment ils voient la recommandation du Bureau du coroner. Ça, c'est des... c'est sur... Le décès est arrivé où?

Une voix : ...

M. Derraji : Oui. Je pense que c'est un collègue... un collègue caquiste qui est dans la ville de Drummondville. Oui? Oui, vous me confirmez, de... M. le député de Saint-Jérôme. Donc là, j'ai un rapport du coroner qui parle d'un décès dans un comté. Comment... Comment on va répondre à ce que... On parle maintenant d'un code de sécurité routière dans un projet de loi, et j'ai, devant moi, une demande, une recommandation du coroner. Et cette recommandation du coroner nous demande deux choses. L'étude de faisabilité, je sais que, malheureusement, je ne peux pas demander aux gens du ministère s'ils ont commencé une étude de faisabilité. Probablement que ça va arriver un peu plus tard dans l'étude du projet de loi. Mais l'étude de faisabilité, d'abaisser le seuil, s'il vous plaît, si vous en avez une, je suis preneur. Je peux arrêter l'échange maintenant. Si c'est dans les options à faire, bien, j'aimerais bien qu'on ait une réponse, si c'est dans les plans du ministère, aller dans ce sens.

Mais, encore une fois, M. le Président, je vais prendre quelques minutes pour parler d'amender. Et, quand je dis : Amender le Code de la sécurité routière en conséquence, le coroner était très clair. Dans une note en bas de page, il mentionne : «Il s'agit bien du Code de la sécurité routière québécois.» Donc, pour les gens qui essaient de mélanger tout, on ne parle pas du Code criminel. Ça n'a rien à voir avec le Code criminel. Le Code criminel, le seuil demeure 0,08 mg par 100 ml. Ça reste à 0,08. On ne parle pas du Code criminel.

Et, vous savez, M. le Président, le débat de la dernière semaine portait, justement, sur baisser le seuil. Donc, quand on vous dit que nous, on suivait les recommandations des experts, c'est parce qu'entre autres on s'est basés sur une recommandation du coroner qui nous demandait, sur la place publique — le rapport, il est public, on parle de l'étude de faisabilité — d'abaisser le seuil. Donc, il demande, il mandate le ministère à la faire. Pendant que le ministère lui-même parle de la sécurité routière, je vous ai mentionné que c'est un oubli majeur dans ce projet de loi, l'alcool au volant, pendant qu'on préparait le projet de loi sur l'alcool au volant... Et je comprends, Mme la ministre, elle parlait de son plan d'action. Mais, vous savez, s'il y a un oubli... pourquoi on fait des commissions parlementaires? C'est pour qu'on s'ajuste, qu'on amende, qu'on modernise et qu'on ait le meilleur projet de loi.

Donc, encore une fois, le coroner nous a demandé d'amender le Code de la sécurité routière. Donc, on ne peut pas, aujourd'hui, passer sous silence cette recommandation. On ne peut pas, aujourd'hui, faire abstraction qu'il n'y avait pas de rapport du coroner. On ne peut pas. Ça veut dire que, nous, en tant qu'élus, on avons... nous avons oublié un élément important. Surtout que le coroner est impliqué dans les accidents de route. Il y avait un rapport d'investigation. Je vous le dis. Moi, je le dépose, M. le Président, aux membres de la commission, si vous permettez, là. Moi, j'espère que les collègues vont le lire, parce que ça... Je vous le dis, j'aimerais bien, j'aimerais bien. Il y a six bonnes pages. Il y a six bonnes pages.

Je vais interpeler mon collègue de Saint-Jérôme, encore une fois, j'espère qu'il va lire le rapport du coroner. Mais, je vous le dis, j'interpelle tous les collègues. Il ne faut pas... Je ne vise personne, mais, je vous le dis, je veux qu'on collabore ensemble et qu'on avance ensemble dans la réflexion. C'est juste que j'aime ça, taquiner le député de Saint-Jérôme, et il le sait très bien. Mais ça ne me dérange pas d'interpeler tous les collègues qui sont en face de moi. Je vous invite à lire le document. Ça a été déposé?

Le Président (M. Jacques) : M. le député, est-ce que vous voulez déposer un document distribué aux collègues ou...

M. Derraji : Oui, oui, oui. Aucun problème. Écoute, ils sont tous...

Le Président (M. Jacques) : Donc, juste aux collègues, de toute façon, c'est un document public, ou sur le dossier public de la commission?

M. Derraji : Oui, oui, en toute collégialité. Écoutez, moi, j'aimerais bien... j'ai hâte d'entendre mes collègues me challenger sur ce rapport. Moi, j'adore... Écoute, c'est pour cela je vous ai posé la question : Est-ce que mes 30... Moi, je n'ai aucun problème à partager mes 30 minutes avec les collègues. Moi, je veux qu'ils m'interpellent sur les recommandations du coroner. Et j'aimerais bien que Mme la ministre m'interpelle. Elle connaît très bien le Bureau du coroner, elle le connaît très bien.

Là, c'est une recommandation du bureau. Et vous savez quoi? Ça a tombé au même moment du dépôt du projet de loi. C'est au même moment. On ne peut pas faire abstraction à cette recommandation. Parce que, si le Bureau du coroner nous a juste demandé : Écoutez, faites une étude, une étude de faisabilité, faisabilité d'abaisser le seuil, c'est ce qu'il nous demande... Non, non, non. Il ne veut pas qu'on se limite en tant que parlementaire parce qu'il a interpellé Mme la ministre. Il a interpellé le ministère, mais il nous a demandé formellement, il nous a demandé formellement d'à part faire l'étude pour baisser le seuil limite d'alcool de 0,08 à 0,05, d'amender, amender le Code de la sécurité routière, s'il vous plaît. Il n'a pas dit «s'il vous plaît», il a dit «en conséquence». Moi, je rajoute «s'il vous plaît». Donc, on... amendez. M. le député de Saint-Jérôme, la lettre, elle est déjà envoyée. Donc, lisez-la, s'il vous plaît. On peut s'en parler après.

Donc, c'est pour cela que je trouve, M. le Président, extrêmement pertinent, dans le débat actuel sur la sécurité routière, mais aussi pour réaliser la volonté de Mme la ministre, qui veut agir en matière de sécurité routière, d'entendre le coroner, de voir pourquoi, pourquoi, selon lui, c'était important d'avoir cette recommandation. Je ne pense pas qu'il a conclu cette recommandation sans se... sans se baser sur des faits, sans se baser sur des arguments solides.

Donc, encore une fois, M. le Président, je pense que le fait d'écouter le coroner va rassurer les collègues qui cherchent des arguments solides pour justifier la baisse du taux d'alcool à 0,05. Et je sais que nous sommes tous à la recherche de ces arguments. Ce qu'on veut, c'est, à l'intérieur de ce code que Mme la ministre s'apprête à moderniser, avoir le meilleur Code de sécurité routière. D'ailleurs, démontrer juste notre bonne volonté, nous avons voté pour le principe. Et je reste convaincu qu'on va se donner du meilleur...

(Interruption) Excusez mes dégâts. On va se donner le meilleur rapport... meilleur Code de sécurité routière.

• (16 h 30) •

Alors, M. le Président, je ne sais pas, les collègues, ils pensent quoi par rapport à ce rapport. J'ai interpellé mon collègue de Saint-Jérôme et j'aimerais bien aussi entendre mon collègue de Taschereau, qui, j'en suis sûr et certain, je ne vais pas lui mettre des mots dans la bouche, mais écoutait le coroner et surtout sa recommandation. Et, je vous ai dit, tout ça s'est déroulé, malheureusement, malheureusement, s'est déroulé très récemment. Le rapport a été produit le 2 octobre, le décès, malheureusement, était le 1er octobre 2021, une femme de 46 ans à Drummondville, donc à Drummondville, et le rapport a été produit le 2 octobre 2023.

Donc, j'ai, devant moi, un rapport du coroner déposé au même moment. Je précise, le rapport du coroner est déposé au même moment de la réflexion de Mme la ministre sur son projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière, au même moment, pour les gens qui nous suivent. Le projet de loi a été déposé quand? La date, juste pour s'assurer qu'on coordonne nos dates?

Des voix : ...

M. Derraji : Exactement. Donc, j'ai un rapport du coroner, M. le Président, daté... daté du 2 octobre 2023, c'est très important, les détails, 2 octobre 2023, le rapport du coroner par rapport à un accident où l'alcool au volant était une des causes. Avec beaucoup de discussions...

Une voix : ...

M. Derraji : Le 8 décembre. Merci. Cette recommandation vient avec beaucoup d'argumentaires. Et j'invite les collègues à lire la page 4, la page 4 de 6 : «Récemment, dans un plan d'action en sécurité routière au Québec, on réalise que notre province affiche son pire bilan depuis les 15 dernières années. Afin de corriger les statistiques désastreuses, on verra renaître la Table d'actions concertées en sécurité routière. Comme les avis de cette dernière seront précieux, j'espère qu'elle recommandera un abaissement du taux d'alcool maximal dans le sang pour la conduite automobile, tel que le recommande déjà depuis une décennie l'Institut national de santé publique, l'INSPQ. Le Québec serait la seule province à être anachronique avec une limite de 80 mg par 100 ml de sang. Pourtant, la preuve est faite quant à la diminution des accidents mortels depuis l'instauration d'une limite inférieure à 50 mg ailleurs au Canada et dans le monde.» Ce ne sont pas mes propos, mais, j'en suis sûr et certain, il y a des gens vont se reconnaître, ils vont voir ce que... ce que j'ai mentionné tout au long de la semaine, sur toutes les tribunes, y compris dans la motion du mercredi, ce sont les paroles du coroner.

Je vais quand même continuer, M. le Président : «Je fais une recommandation à la fin de ce rapport afin de pallier le fait que le plan d'action, mis de l'avant par les autorités compétentes, ne mentionne nullement de projet d'amendement au Code de la sécurité routière à ce chapitre. Les mesures accompagnant de ce type de règlement seront laissées au législateur.» Seront laissées au législateur. Donc, j'invite les collègues à aller lire la page 4.

Alors, M. le Président, il y a d'autres éléments où il parle des prélèvements sanguins analysés au laboratoire de science judiciaire. Mais j'invite et j'attire l'attention des collègues à aller lire la discussion. Donc, quand on vous dit : Nous, on se base sur des rapports, on se base sur des éléments et des études scientifiques, on n'invente pas nos arguments, on ne les ramène pas, on se base sur l'analyse et les recommandations. Et je pense qu'avec ce que nous avons entendu maintenant, ce que je vous ai partagé avec cette motion préliminaire, je pense que les membres de la commission... les membres de la commission vont sortir tous... je dirais, ça va être un échange intéressant avec Me Garneau, parce que Me Garneau le formule d'une manière très éloquente, M. le Président. Je vous le dis : «Je fais une recommandation à la fin de ce chapitre afin de pallier le fait que le plan d'action...» On parle du plan d'action, il parle du plan d'action mis de l'avant par les autorités compétentes. Il parle de quel plan d'action? Il parle du plan d'action déposé l'été, il ne mentionne nullement, nullement de projet d'amendement au Code de la sécurité routière.

Donc, on est devant un fait, c'est un choix politique. C'est un choix politique de la CAQ de ne pas donner suite au rapport du coroner, c'est un choix politique de ne pas amender. Et il nous interpelle par la suite : «Les mesures accompagnant de ce type de règlement seront laissées au législateur.» Ça veut dire, il nous demande de baisser le seuil, mais aussi d'ajouter les mesures nécessaires par la suite.

Je vais continuer, M. le Président, parce que je ne vais pas vous parler de... C'est pour cela, je vous ai mentionné que j'aime ça que les collègues, s'ils peuvent le lire, ça va me faciliter la tâche par la suite, mais j'ai pris la peine de lire les recommandations, mais aussi de mentionner la page 4 du rapport du coroner, on parle de la discussion. Et j'ai bien hâte, M. le Président, de voir les collègues, où ils logent par rapport à cette proposition d'inviter le Bureau du coroner et, bien entendu, monsieur... Me Yvon Garneau. Moi, je pense que c'est une très bonne chose. On ne peut pas faire abstraction... on ne peut pas faire abstraction à cette recommandation. On ne peut pas, aujourd'hui, si on veut faire réellement les choses, si on veut vraiment améliorer le bilan de la sécurité routière... Et je le dis encore une fois : Soyons du bon côté de la chose. Et rien n'arrive pour rien. Ce que nous sommes en train de vivre, probablement, on risque de sortir gagnant de cette histoire, et je pense que le coroner nous donne une occasion... nous donne une occasion importante de suivre sa recommandation, de voir pourquoi il demande l'étude de faisabilité, mais pourquoi il veut amender le Code de la sécurité routière.

Donc, je termine, M. le Président, et j'espère qu'on va donner suite à la recommandation du coroner. Et j'espère, je vous le dis, je formule le vœu de ne pas recevoir un autre rapport du coroner et dire : On a manqué le bateau. Je ne veux pas que, demain, il y a un autre rapport du coroner où on va avoir les mêmes conclusions. On n'est pas à l'abri, M. le Président, que demain un autre rapport du coroner... le coroner va nous rappeler qu'au mois d'octobre 2023, il n'y avait nullement la présence ou une mention de baisser le seuil dans le plan d'action de Mme la ministre, et qu'on se retrouve dans la même boucle, un accident où l'alcool était l'enjeu, le même rapport, même chose, la même discussion et les mêmes recommandations. Donc... Parce qu'on n'est pas à l'abri, et j'espère qu'on va garder tout cela en tête, on n'est pas à l'abri d'un autre accident mortel, un accident de la route, une collision où l'alcool est là, et qu'on va voir une enquête du coroner qui va nous interpeller en tant que législateur, ça va être quoi, notre réaction? On a manqué le bateau, on n'a pas eu le courage politique de la traiter et on n'a pas eu le courage politique de donner suite à la recommandation du coroner.

Donc, je fais cette mise en garde pourquoi? Je fais cette mise en garde parce que je ne peux pas, aujourd'hui, avec l'ensemble des éléments et les données scientifiques qu'on a sur la table, et surtout, ce rapport du coroner, faire abstraction de cette recommandation. La notion du temps est très importante. Le rapport est venu au bon moment. Malheureusement, le décès est survenu en 2021, le rapport est venu, en 2023, nous dire : Écoutez, il y a un oubli dans le plan d'action de la ministre, l'oubli, dans le plan d'action, de ne pas parler de l'alcool au volant, et, par la suite, il nous demande d'amender le Code de la sécurité routière. Alors, s'il vous plaît, j'espère, M. le Président, qu'on va donner suite à cette motion préliminaire. Premièrement, respecter les recommandations et la recommandation du coroner. Il mentionne aussi des éléments importants dans son rapport, que j'ai mentionnés tout à l'heure, par rapport à l'étude de l'INSPQ, par rapport aux statistiques désastreuses et par rapport à la Table d'actions concertées en sécurité routière.

• (16 h 40) •

Alors, M. le Président, j'ai bien hâte et je vois l'intérêt de Mme la ministre et j'espère que c'est... je peux le prendre que c'est positif et qu'on va entendre le coroner. Mais je tiens vraiment, je tiens vraiment, M. le Président, que cette motion préliminaire, qu'on donne vraiment suite, qu'on donne vraiment suite à la recommandation du coroner, de Me Garneau, qui nous interpelle directement, en tant que législateur, qui nous interpelle en tant que législateur. Alors, M. le Président, je vois qu'il y a de l'intérêt de la part de la partie gouvernementale, j'espère que ça va être positif. J'espère qu'on va donner suite aux recommandations du coroner, et j'espère que sa discussion ne sera pas jetée dans la poubelle ou dans une déchiqueteuse, et j'espère, ce qu'il nous demande par rapport à l'étude de faisabilité et d'amender le Code de la sécurité routière, ça va nous aider à avancer pour qu'on se donne tous le meilleur Code de sécurité routière, et on va tous applaudir le travail de Mme la ministre. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. M. le député de Taschereau, vous avez aussi une période de 30 minutes. Mme la ministre, vous voulez intervenir maintenant?

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Bien, c'est parce que ma compréhension, des fois, de la procédure est peut-être inexacte, mais...

Le Président (M. Jacques) : Bon, la procédure, c'est-à-dire, vous intervenez une seule fois lors de l'ensemble du débat de la motion préliminaire et vous avez une période de 30 minutes, comme les porte-parole de chacune des oppositions. Est-ce que vous souhaitez intervenir maintenant ou après que les collègues...

Mme Guilbault : Bien, je penserais que oui, parce que peut-être que ça va éclairer mon collègue de Taschereau, parce que, comme la motion porte sur un sujet précis, j'ai une réponse précise à ce sujet-là.

Le Président (M. Jacques) : Parfait. Merci, Mme la ministre, donc je vous cède la parole.

Mme Guilbault : Bon, alors, comme la motion porte sur le fait d'entendre le Bureau du coroner, je tiens simplement à informer les collègues autour de la table que le Bureau du coroner a dûment été convié aux consultations et a décliné, par lui-même, l'invitation le 29 janvier, en disant : «Nous avons bien reçu votre invitation et vous en remercions. Après analyse, nous n'avons pas de commentaire à formuler concernant le projet de loi n° 48. Constatons... Nous constatons que la Loi sur les coroners et ses règlements d'application, de même que les opérations du Bureau du coroner ne sont pas visés par le projet de loi. Étant donné le rôle du Bureau du coroner, et notre compréhension de la portée du projet de loi, notre comparution devant les membres de la commission ne nous semble pas présenter une valeur ajoutée pour les parlementaires.» Donc, ça conclut mon intervention, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. M. le député de Taschereau.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. Je reçois très positivement, en fait, la motion qui est présentée par mon collègue de Nelligan. Malgré ce qu'en a dit Mme la ministre, là, c'est clair que, dans tous les cas, ça demeure un angle sur lequel il faut absolument travailler, la question de l'alcool au volant, puis je pense que c'est vraiment là-dessus, en fait, là, que le coroner pourrait apporter son éclairage. Donc, moi, si, évidemment, il y a de l'ouverture du côté de la partie gouvernementale à revoir leur position ou, en fait, à accepter la motion préliminaire et à retourner voir le Bureau du coroner pour les informer de l'intérêt que nous portons à leur éclairage sur la question de l'alcool au volant, je pense que ce serait intéressant. Après ça, bon, peut-être que le Bureau du coroner fera rebelote et décidera à nouveau de refuser de participer à la commission, d'être entendu. Mais moi, je pense qu'il aurait quelque chose à apporter. Peut-être qu'à l'intérieur du projet de loi tel qu'il est écrit, le Bureau du coroner ne voyait pas d'angle ou de possibilité d'intervenir, mais, s'il y a une ouverture du côté de la partie gouvernementale à traiter de la question de l'alcool au volant, bien, peut-être que le Bureau du coroner serait intéressé, lui, à être partie prenante et à être entendu éventuellement. Donc, moi, je serais très curieux, très intéressé de voir qu'est-ce qu'on peut... comment un retour vers le Bureau du coroner pourrait changer la donne ou changer sa vision d'une éventuelle participation.

Cela dit, moi, je pense que le Bureau du coroner... bien, je pense que la ministre, Mme la ministre, est d'accord avec nous, puis, connaissant ses antécédents professionnels, je pense qu'elle a une grande estime, là, pour le Bureau du

coroner. C'est une institution qui est importante au Québec, c'est une institution qui a pour objectif de répondre à des questions importantes en cas de décès au Québec et est en mesure de fournir des recommandations qui doivent être entendues. Après ça, comme législateurs, on peut décider évidemment de ne pas donner suite aux recommandations du coroner, mais il reste quand même que ça vaut la peine, à tout le moins, d'en débattre.

Et moi aussi, je m'appuierai, là, sur le jugement qui a été rendu public le 10 octobre 2023, dans lequel le Bureau du coroner avait annoncé le dépôt, là, de son rapport d'investigation du coroner Garneau, portant sur le décès de Mme Stéphanie Houle, qui était survenu, lui, le 1er octobre 2021, à la suite d'une collision routière, alors que Mme Houle était passagère d'un véhicule qui circulait sur le chemin Hemming à Drummondville.

Donc, dans son rapport, bien, le... dans son rapport, pardon, le coroner Garneau indiquait notamment que des prélèvements sanguins analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale de Montréal avaient révélé une alcoolémie près de deux fois la limite légale pour le conducteur au moment de la perte de contrôle du véhicule. Donc, évidemment, on est dans... on est au-delà du 0,08, mais on comprend que, malgré tout cela, le coroner fait une recommandation qui touche le 0,05. J'y viens tout à l'heure.

Son investigation a également démontré que certaines personnes ont pu être témoins de sa consommation d'alcool avant qu'il ne prenne le volant du véhicule avec Mme Houle. Là, on touche un point à travers cette affirmation-là qui est important. Je me souviens, là, quand on a rencontré les gens, là, de... M. Bittar, Mme Riviera... Rivera, pardon et... pardon, les... ou peut-être que je me mélange, mais, en tout cas, peu importe, mais je sais qu'on a eu cette discussion-là pendant les audiences. On disait entre autres que, bien, tu sais, c'est au... il y a des formations qui sont offertes aux tenanciers de bars pour faire de la surveillance, pour s'assurer que, bien, à partir d'un certain moment, la personne qui est au bar, bien, arrête de servir de l'alcool à des personnes et même agissent... agissent en prenant les clés de la personne pour éviter qu'elle prenne la route. Tu sais, ce n'est pas... ce n'est pas le ressort des gens, ce n'est pas dans la définition de tâches des personnes qui servent de l'alcool dans un bar que de faire de la surveillance sur la quantité d'alcool que les gens ont dans le sang. Très difficile en un seul coup d'oeil de juger si la personne est capable de tolérer l'alcool, est en situation de fatigue, a combiné ça avec d'autres substances, ce n'est pas évident. Puis c'est une très grande responsabilité qu'on leur donne à ces personnes-là. Puis, souvenez-vous, les discussions, M. le Président, on nous disait qu'ailleurs au Canada il y a les tenanciers de bars qui se font... qui sont poursuivis aujourd'hui pour ne pas avoir... pour ne pas avoir... pour ne pas être intervenus auprès de personnes qui n'auraient pas dû prendre le volant. Est-ce que c'est une voie dans laquelle on veut s'engager au Québec? À ma connaissance, il n'y a jamais eu de cas répertoriés de poursuites envers des tenanciers de bars. Mais moi, je ne souhaiterais pas ça.

Moi, ce que j'espère, c'est que les bonnes personnes aient les bonnes responsabilités, que le législateur puisse aller sur le 0,05, en disant... bien, d'abord, responsabilisez-vous comme individus, soyez vigilants. 0,08, c'est du domaine du criminel, mais, dès 0,05, il pourrait y avoir des sanctions. Et, d'autre part, bien, après ça, bien, les tenanciers de bars, à faire leur job qui est de faire rouler un commerce tout simplement, c'est ça, leur boulot.

Après ça, bon, il y a tout l'environnement, les personnes qui sont avec la personne. Moi, je pense que ce qu'on doit viser comme responsabilisation individuelle et collective, c'est de dire que, dorénavant, bon, on prend soin des personnes qu'on désigne comme conducteurs, conductrices désignés. J'avais déjà évoqué la possibilité, par exemple, dans des restaurants, que les restaurateurs offrent les boissons et le repas, voire le repas. J'ai des... il y a des cas qui m'ont été racontés, qui m'ont été rapportés, d'exemples dans le monde où, finalement, les restaurateurs, les tenanciers de bars offraient des gratuités, certaines gratuités à la personne qui était désignée chauffeur ou chauffeuse désigné, et, après ça, bien, on laisse les gens faire la fête. Parce que l'objectif, à travers une mesure où on abaisserait le taux d'alcoolémie permis au volant de 0,08 à 0,05, n'est pas d'empêcher les gens de faire la fête, mais de le faire de façon responsable en s'assurant qu'ils puissent rentrer de façon sécuritaire à la maison.

Donc, tout ça pour dire que c'est à travers cette motion-là puis le fait de pouvoir entendre le Bureau du coroner, je pense qu'on pourrait avoir une discussion intéressante sur, justement, la responsabilité du législateur dans ce cadre-là, hein, la bonne personne, la bonne responsabilité.

• (16 h 50) •

Donc, je poursuis sur le coroner. Il disait qu'à la suite de son analyse complète des causes et des circonstances du décès et afin d'améliorer la sécurité de tous les... de tous les usagers, pardon, de la route sur les enjeux liés à la conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues et à la vitesse excessive, Me Garneau recommandait deux choses.

D'abord, au ministère de la Sécurité publique du Québec, à la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi qu'à Éduc'alcool de coordonner leurs efforts afin de mettre en place des activités de sensibilisation visant à rappeler au public l'importance de signaler aux policiers les conducteurs ayant ou semblant avoir des facultés affaiblies par l'alcool ou une drogue. Évidemment, on veut continuer à le faire, c'est important, puis je pense qu'entre nous autres aussi, c'est sécuriser, mais, d'abord et avant tout, désigner une personne.

Mais, la deuxième chose, qui est très importante aussi, au ministère des Transports et de la Mobilité durable et à la Société de l'assurance automobile du Québec, de réaliser, dans les plus brefs délais, leur analyse respective de la faisabilité d'abaisser le seuil limite d'alcool dans le sang de 0,08 mg par 100 ml de sang à, donc, 0,05, qui consiste à amender le code de sécurité routière en conséquence.

Bon, qu'est-ce qu'on peut dire là-dessus? D'abord, que ce rapport-là a été rendu public le 10 octobre dernier. Le projet de loi de la ministre des Transports et de la Mobilité durable a été, lui, dévoilé, rendu public, déposé le 10 décembre dernier. Donc, il s'est... il s'est écoulé deux mois entre le rapport du coroner et le dépôt du projet de loi n° 48. Comment n'a-t-on... Comment on a pu éviter d'intégrer la notion d'alcool dans le sang, la limite d'alcool permise dans le sang quand on est au volant dans le projet de loi? On a eu deux mois, là. Le rapport est sorti, deux mois après,

c'était le projet de loi. Comment on peut éviter, esquiver cet élément-là, alors qu'on touche... on a un projet de loi qui touche la sécurité routière? L'objectif est d'améliorer, à travers ce projet de loi là, le bilan de sécurité routière au Québec. C'est ça, l'objectif. Donc, comment on peut éviter, après deux mois, cet élément-là qui, pour moi, est comme l'éléphant dans la pièce? Il y en a plusieurs, petits éléphants, là, puis celui... c'est le plus gros dans tout ce projet de loi là. C'est un sujet qui est récurrent, on en parle tout le temps. On a eu des projets de loi qui ont été déposés en 2007, en 2010, ça revient continuellement. Il y a des... il y a eu plusieurs coroners qui se sont prononcés sur la notion de l'alcool au volant. C'est un enjeu qui revient systématiquement. Comment on peut éviter ce projet de loi... cet élément-là, ce thème-là de l'alcool au volant à travers le projet de loi n° 48?

La seule raison qui, à mon sens, pourrait expliquer le fait que ça ne se trouve pas dans le projet de loi n° 48, c'est qu'on a des études au gouvernement qui montrent que baisser le taux d'alcool, le faire baisser de 0,08 à 0,05, bien, ça ne donne pas les résultats escomptés. Lors de l'interpellation qui avait été... qui avait été initiée, là, par mes... par les collègues, là, de l'opposition officielle, j'avais demandé à la ministre de déposer les études qui sous-tendaient, qui lui permettaient de prendre la décision de ne pas abaisser le taux d'alcool à 0,05. C'est la seule raison que je vois. Il y a des études à quelque part, au ministère des Transports et de la Mobilité durable ou à la Société de l'assurance automobile, qui lui permet de ne pas... de choisir de ne pas abaisser le taux d'alcool à 0,05 comme partout au Canada, sauf en Saskatchewan, je le rappelle toujours, qui est à 0,04, comme en Europe, où on est de 0,00 à 0,05, donc zéro alcool dans le sang à 0,05, sauf une place, encore une fois, au Royaume-Uni, à 0,08 lui aussi. Donc, j'imagine qu'il y a des études.

Donc, je le redemande, aujourd'hui, à travers cette discussion-là, qui porte essentiellement sur la motion préliminaire déposée par le député de Nelligan, bien, que la ministre des Transports dépose ces études-là, qu'on puisse en prendre connaissance, au moins qu'on puisse faire le débat. C'est clair qu'on aura des propositions d'amendements éventuellement.

Moi, j'aurais beaucoup aimé qu'on puisse entendre le coroner sur cette question-là spécifique, c'est... il y a une expertise là dont on aimerait beaucoup bénéficier, mais, au-delà de cette présence du coroner, qu'on pourrait entendre éventuellement dans une audience en marge, là, de l'étude détaillée du projet de loi, bien, qu'on puisse avoir les études qui sous-tendent la décision de la CAQ de ne pas abaisser le taux d'alcool de 0,08 à 0,05. Il y a quelque chose, là, qui... que j'ai besoin d'avoir.

Puis j'ajouterais aussi que, bon, la ministre a dit : Oui, mais mon projet de loi répond à un plan d'action très précis sur la sécurité des usagers piétons autour des écoles essentiellement puis des radars photo. C'est vrai que des radars photo, nous-mêmes, on en avait beaucoup parlé dans la dernière année. Je me souviens de propositions qu'on avait faites, là, d'un radar devant chaque école qui en faisait la demande. Évidemment, c'est un moyen qui est intéressant puis qui est transitoire par ailleurs, je le rappelle, là. Hein, ces radars-là, malheureusement, vont générer des revenus, c'est un peu le principe de base, mais que ces revenus-là servent, après ça, à faire des aménagements. Bon, ça, on le traite bien quand même dans le projet de loi. Ça, je suis très content.

Mais Mme la ministre avait dit : Je ne peux pas élargir... ou je ne veux pas élargir à d'autres éléments que les radars et quelques éléments qui touchent les chantiers, évidemment, puis sur les écoles, parce que mon plan d'action porte essentiellement là-dessus. Or, dans le projet de loi, on parle de véhicules hors route et on n'en parlait pas dans le plan d'action sur la sécurité routière. Comment se fait-il qu'on a un plan d'action qui ne parle pas de véhicules hors route puis qu'après ça, dans le projet de loi, on parle... il y a des articles qui traitent spécifiquement de la notion des véhicules hors route? Et on dit, de l'autre côté, qu'on n'intégrera pas la question de l'alcool au volant et de d'autres mesures, parce que ce projet de loi est un projet de loi, je reprends les mots, là, de Mme la ministre, là, mais instrumental, c'est-à-dire calqué, si je peux paraphraser, sur le plan de sécurité routière qu'elle a déposé au mois d'août. Donc, il y a comme une espèce de deux poids, deux mesures. Personne n'avait annoncé qu'il y aurait quelque chose sur les véhicules hors route, ça s'y trouve. Alors, il y a de la place pour être capable de discuter d'autres enjeux. Je l'espère à tout le moins.

Donc, c'est ça. Moi, j'espère, je le rappelle... d'abord, qu'on puisse... que cette motion préliminaire puisse passer. Je pense, ça serait une bonne chose qu'on puisse entendre le coroner là-dessus spécifiquement. C'est un enjeu qui revient année après année, malheureusement trop souvent. C'est un débat de société qu'on a déjà eu. D'ailleurs, la table sur la sécurité routière parlait de l'abaissement de la limite d'alcool au volant, ça revient tout le temps, tout le temps, tout le temps. Dans un contexte où il n'y a jamais eu autant de mesures de accompagnement, même si évidemment on devrait améliorer le transport collectif un peu partout au Québec, pour aider les gens à pouvoir rentrer en toute sécurité, mais il reste quand même qu'il n'y a jamais eu autant de mesures de accompagnement qui existent. Puis, comme je l'ai dit tantôt, on est capable d'avoir cette responsabilisation individuelle et collective quant à la désignation d'un chauffeur désigné.

Tout ça pour dire que je m'attends à deux choses. D'abord, que cette motion-là puisse passer, puis qu'on puisse entendre le Bureau du coroner lors de ces audiences. Pour moi, c'est comme un morceau important qui manque à tout le débat sur la sécurité routière. Mais, d'autre part, il y a la question des études. S'il y a des bonnes raisons de croire qu'on est... du côté du gouvernement, qu'on veut... qu'on veut éviter d'abaisser ce taux-là, bien qu'on amène les arguments, qu'on puisse avoir cette discussion-là, là. Je suis persuadé que les collègues aussi, là, qui sont assis en face de moi, bien, ont aussi cet intérêt-là pour savoir quelles sont les raisons qui nous poussent à refuser de recevoir le coroner d'une part, mais en plus de recevoir cette idée d'abaisser le taux, la limite d'alcool permise au volant à 0,05.

Donc, je m'arrêterai là pour l'instant, M. le Président, mais tout ça pour dire que j'appuie la motion qui a été déposée par mon collègue de Nelligan.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Frédéric Beauchemin

M. Beauchemin : Oui. Bonjour beaucoup... merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, j'interviens au nom, là, du chef de l'opposition officielle, donc je pense que ça me rajoute...

Le Président (M. Jacques) : ...30 minutes pour intervenir...

M. Beauchemin : Excellent.

Le Président (M. Jacques) : ...un maximum de 30 minutes.

M. Beauchemin : Merci beaucoup. Alors, bien, écoutez, merci à tous d'être ici, merci à l'équipe de Mme la ministre pour être présents. Je trouve qu'on a un projet de loi qui est intéressant, mais qui a évidemment quelques lacunes, et elles sont significatives. Mes collègues en ont parlé déjà, donc c'est important, mais je voulais souligner la présence de tous les gens de l'équipe du ministère qui vont, durant cet exercice, nous aider avec des réponses, on l'espère, plus précises et, le cas échéant, de l'information additionnelle.

Pour moi, c'est important de rejoindre mon collègue de Nelligan sur l'ensemble de l'oeuvre du projet 48. Il y a eu énormément de gens qui sont venus nous parler avec des points de vue qui leur appartiennent tous et chacun, mais je me suis toujours posé la question avant d'être en politique : Comment ça se fait que certains groupes se mettent alentour d'une idée, d'une motion, d'un objectif dans la vie, de représenter un intérêt particulier dans la société? Et puis, écoutez, on en a rencontré ici, dans cet exercice-ci, des gens qui, pour moi... avant, j'aurais écouté puis je me serais dit : Ah! c'est intéressant, il y a un point de vue, mais là, maintenant qu'on est rentré dans le détail... maintenant qu'on est rentré dans le détail, je suis capable de me faire une tête, maintenant, encore plus instruite sur la valeur ajoutée que ces gens-là peuvent représenter pour l'ensemble de la société puis je dois avouer que ça aide beaucoup au débat puis je trouve ça intéressant.

Plusieurs ont amené des points qui ne sont pas, effectivement, donc, représentés dans le projet de loi. Évidemment, je pense que ça fait partie du processus, des fois, qu'on ne peut pas tout le temps tout couvrir, mais, comme mon collègue ici, là, à ma gauche, mentionnait tout à l'heure, il y a effectivement des éléphants dans la pièce qui n'ont même pas été adressés.

Donc, ici, si on parle spécifiquement, là, du Bureau du coroner, je pense qu'effectivement, donc, la présence du Bureau du coroner en commission m'apparaît incontournable. Je crois comprendre que Mme la ministre avait jadis des fonctions reliées, là, au Bureau du coroner, à titre de porte-parole. J'aurais aimé ça, quand même, comprendre la raison du refus du Bureau du coroner, parce que, bon, on s'entend, ils ont une certaine expertise, c'est des gens de science, c'est des gens de chiffres, c'est des gens qui sont capables de s'exprimer très clairement, de façon aussi brève soit-il, si besoin était, puis je ne m'explique pas pourquoi ils auraient refusé, si j'ai bien compris ce que Mme la ministre mentionnait, sauf peut-être que peut-être que Mme la ministre peut mieux les représenter, mais, ceci étant, ils ont quand même une certaine expertise.

• (17 heures) •

Et ils ont adressé plusieurs points qu'on aurait aimé ça être capable de pouvoir discuter avec eux, dont, effectivement, qu'en octobre dernier, lors du dépôt du rapport d'investigation du décès de Stéphanie Houle, ils avaient recommandé au ministère des Transports, de la Mobilité durable, et la Société d'assurance automobile du Québec, de réaliser, dans les plus brefs délais, leurs analyses respectives de la faisabilité d'abaisser le seuil des limites d'alcool dans le sang de 0,08 à 0,05, qui consiste à amener le Code de la sécurité routière en conséquence. Écoutez, il indiquait la direction qu'on devait tous prendre, il parlait, si on veut, d'une certaine façon, de l'éléphant dans la pièce. Et, malheureusement, ça n'a pas eu lieu, on n'a pas eu cette conversation-là.

Et c'est quand même incroyable, parce que, bon, il y a plusieurs façons d'aborder le sujet, mais on peut parler aussi de chiffres, de statistiques que vous avez déjà entendu parler, que je vais répéter encore, à nouveau, parce que je pense que c'est important de comprendre. Il y a eu, en Colombie-Britannique, des études qui ont démontré que, lorsque les applications du 0,05 ont été mises en action, bien, ça a réduit énormément le nombre d'accidents mortels sur les routes de la Colombie-Britannique. Écoutez, on parle ici de 0,52 %... excusez, 52 % de réduction, donc la moitié moins de morts dans la province de la Colombie-Britannique.

Il y a 85 personnes qui meurent, par année, d'accidents de la route au Québec. Je n'ai pas la... je ne peux pas me vanter de savoir si ce chiffre-là a augmenté dans le temps ou a baissé dans le temps, mais disons qu'on va se baser sur une hypothèse, ici, là, puis je veux juste l'amener du point de vue qui est totalement... qui est vraiment à l'extérieur, là, de la sensibilité du dossier, mais je veux l'amener à un autre niveau que... peut-être que je vais être capable de rejoindre le premier ministre quand il parle qu'il veut améliorer le PIB du Québec. Bien, je vais vous l'expliquer très clairement : le PIB, produit intérieur brut, que chaque Québécois génère, en moyenne, selon l'année 2022, était de 46 000 \$ par habitant. Si on parle de 85 personnes qui meurent, ça veut dire que c'est 85 fois 46 000 \$. Ça, c'est 1,8 million de dollars par année sur une... excusez, c'est 1,8 million, si on dit que la carrière moyenne de quelqu'un est de 40 ans, c'est 1,8 million de dollars par individu. Si on multiplie le 1,8 par le 85, qui est le nombre de décès, ça fait 155 millions de dollars sur une étendue de 40 ans. Bon, allons-y de façon mathématique, là, imaginons le scénario suivant où est-ce que ça fait déjà 40 ans qu'il y a du monde qui meurt sur la route à cause qu'ils ont pris de l'alcool de trop. Bien, à chaque année, on perd 155 millions de dollars. C'est vraiment une autre façon de le voir, là, j'avoue que c'est très cartésien comme approche, là, mais ça, c'est ce que ça représente, la perte. OK? Ça, c'est des gens qui

meurent, puis ça, c'est l'effet que ça a sur notre économie. Donc, il n'y a aucune justification monétaire de ne pas abaisser le taux d'alcoolémie.

J'ai entendu Mme la ministre, la semaine passée, nous parler du fait que, bon, le Québec est le champion des mesures coercitives une fois que les gens sont arrêtés au-dessus de 0,08, mais je pense que l'enjeu, ce n'est pas là. Oui, c'est important d'avoir ces mesures-là, puis je souhaite qu'effectivement on puisse attraper tous les gens qui sont malheureusement en train de conduire en état d'ébriété parce qu'ils sont un danger pour tous les Québécois, mais l'enjeu, ce n'est pas ça. L'enjeu, c'est entre 0,05 à 0,08. Comment se fait-il qu'entre 0,05 et 0,08, il y a quatre fois... j'ai déjà entendu six fois plus d'accidents mortels? Ça, c'est une étude de groupes qui ont fait vraiment des recherches, là, de façon très approfondie, qui ont été capables d'aller chercher cette information-là. Donc, pour moi, ça n'a juste comme aucune raison d'être. Je comprends qu'on dit qu'à partir de 0,08, on est capable d'être sévère envers les gens qui vont être attrapés avec ce taux d'alcoolémie, mais ce n'est pas là, l'enjeu. L'enjeu, c'est en bas de 0,08. De 0,05 à 0,08, c'est six fois plus d'accidents mortels. Il y a même des études qui nous ont démontré qu'à partir de 0,04, 0,03, les gens perdaient un petit peu leurs habiletés.

La semaine dernière ou il y a deux semaines, je m'excuse, je perds un petit peu la notion du temps, là, Patrice... Patrick Lagacé a écrit un article dans *La Presse* qui disait que 0,08, c'était conduire un peu chaud. Écoutez, M. le Président, j'ai de la misère à concevoir comment ça se fait que tout partout au Canada, on a écouté la science, comment ça se fait que tout partout en Europe, on a écouté la science. Je comprends qu'en Angleterre, c'est peut-être un modèle que le gouvernement veut suivre, le gouvernement anglais de l'Angleterre est un gouvernement qui, peut-être, est motivant pour le gouvernement actuel ici, au Québec, mais, honnêtement, je ne pense pas qu'on est des insulaires. On vit dans une communauté, la communauté grande de l'Amérique du Nord, où est-ce que ce risque-là, OK, est présent, et c'est dangereux pour tous les gens qui se promènent sur les routes.

Le coroner parlait d'améliorer la sécurité pour tous les usagers de la route liée aux enjeux, là, de conduire avec les facultés affaiblies. Là, je vais faire une parenthèse, là, parce qu'effectivement c'est, donc, les autres gens en voiture, les gens dans la voiture de la personne qui dépassent le taux, les gens qui marchent sur le trottoir, les gens qui sont en vélo, mais... puis là vous me permettez de faire un biais ici, là, il y a aussi les gens qui travaillent pour nous, M. le Président, les gens qui travaillent pour les Québécois, on a rencontré un groupe qui représentait les entrepreneurs en infrastructures de la route du Québec, et puis ces gens-là ont perdu, depuis 2008, 18 de leurs collègues de tous les âges. Je vais vous les nommer parce que je pense que c'est important puis c'était un moment important pour que les gens se rendent compte que ça... ces gens-là travaillaient pour nous, travaillaient pour améliorer notre sort. C'est un accident de la route qui les a fauchés : Jimmy Fournier, 19 ans, Sandy Charbonneau, 31 ans, Stéphane Labelle, 43 ans, Stéphane Lapointe, 35 ans, Steve Meloche, 37 ans, Fred Huot, 32, Michel Leduc, 19, Jacques Dionne, 64, Yan Beaulieu, 31 ans, Donald Boulerice, 55, Michel Carmel, 60 ans, Stéphane Lebel, 45 ans, Robert Shonfield, 50, Daniel Jacques, 54, Lynda Lizotte, 54 ans, Sylvain Beaulieu, 53 ans, Pascal Cauchon, 39, Maxime Béland, 39 ans.

Ça, ces gens-là, puis, malheureusement, les statistiques ne le disent pas, là, elles ne disent pas l'état d'ébriété dans lequel était le chauffeur, c'est des accidents de la route, mais on peut quand même conclure qu'il y en avait peut-être un ou deux là-dedans que c'est à cause de... Le coroner mentionne : «Améliorer la sécurité routière pour tous les usagers», puis il devrait avoir dit aussi, peut-être... Ça, ça aurait été le fun, de, justement, pouvoir avoir la motion préliminaire de mon collègue de Nelligan acceptée ici, il pourrait nous expliquer, le coroner, pourquoi qu'il a peut-être, un petit peu, ici, oublié les gens qui sont là pour nous aider à améliorer, là, nos infrastructures routières. Mais ces gens-là, M. le Président, là, sont morts au travail, sont morts sur les routes du Québec, à nous aider, nous, à avoir des meilleures infrastructures. Je pense que ça serait important d'entendre le coroner nous expliquer son point de vue là-dessus, puis je pense que c'est important.

J'ai vu que, dans le projet de loi, on mettait un certain effort pour essayer d'améliorer le quotidien des gens qui travaillent dans la signalisation routière, puis, une des choses que j'ai remarquées lorsque j'ai jasé après la rencontre du groupe, là, il y a deux semaines... la semaine dernière... C'est-tu la semaine dernière?

• (17 h 10) •

Une voix : Il y a deux semaines.

M. Beauchemin : Il y a deux semaines, excusez, il y a deux semaines, le plus gros enjeu, c'est le premier cône à installer. Dans les premiers moments où est-ce qu'ils sont en train de séparer, là, le chemin habituel de M. et Mme Tout-le-Monde à un chantier de construction, c'est là que c'est le plus dangereux. Et je suis content que ça ait été vu, je suis content que ça ait été remarqué, je suis content que ça ait été noté puis j'ai vu que la ministre a quand même mis, dans son projet de loi... qui, comme... Je veux dire, là, ce n'est pas que du mauvais, il y a du bon, mais il en manque beaucoup. Mais, dans le bon, on peut signaler ici des mesures pour aider nos travailleurs ici, des gens, là, qui se sont vraiment littéralement, là, donné. Il y a des gens pour qui la vie va avoir été une... aura été changée à ces moments-là, mais il y a même... puis ça, c'est des faits divers du *Journal de Montréal*, là, mais des signaleurs qui ont dû se mettre en porte-à-faux contre des véhicules, des gens qui ont voulu les pousser avec leurs voitures, des signaleurs qui sont impuissants devant ça. C'est quand même assez incroyable, le quotidien de ces gens-là. Puis je vous épargne la job difficile. Des fois, l'été, de travailler avec l'odeur du bitume comme ça, ça doit être l'enfer. Donc, ça, c'est des gens qui nous aident dans leur quotidien et eux, bien, écoutez, le coroner a une opinion là-dessus. Je pense que ça aurait été intéressant d'avoir le Bureau du coroner nous en faire part, nous donner leur perspective à ce sujet-là.

On parle, évidemment, tout le temps, là, des décès, puis j'ai fait exercice mathématique un peu froid tantôt de parler de ce que ça représentait comme perte pour notre économie. Évidemment, il y a des pertes humaines, là, c'est des gens qui meurent, c'est des pères, des mères, des frères, des soeurs, des fils, des filles, des grands-parents, des grands-pères,

des grands-mères, des grands-pères. C'est des gens, là, que, lors de leur décès, vont créer une onde de choc dans leur milieu familial, puis il n'y aura plus, à partir de ce moment-là, le train-train quotidien pour cette famille-là. À partir de ce moment-là, leur vie a changé, mais il y a aussi des blessés graves à cause, justement, de l'alcool au volant. Chaque année, ici, on parle de 220 personnes blessées graves.

Encore une fois, ici, je ne sais pas si le chiffre que j'ai, c'est un chiffre qui représente seulement l'année 2023, mais on peut quand même penser qu'à chaque année, c'est un nombre élevé de personnes qui sont accidentées gravement par des accidents causés par l'alcool au volant, puis ça, ces gens-là, c'est des gens qui, par la suite, on le souhaite, vont être capables de s'en remettre, mais ils vont être hypothéqués. Donc, encore une fois, ici, c'est des gens que leur quotidien va avoir été changé à jamais.

Dans la vie, on a tous des expériences qui sont humaines à un moment donné, on a tous des moments qui sont importants dans notre vie. À un moment donné, on a tous, que ce soit une opération ou un accident, un moment choc à partir de... on va se souvenir de ce moment-là comme : Ah! oui, avant 2023, oui, oui, c'était ça, la vie, mais, à partir de 2023, ma vie, maintenant, je la vois différemment, là. Bien, ces gens-là portent des lentilles pour regarder la vie différemment à partir de ces accidents-là.

Je ne sais pas si vous, M. le Président, vous avez eu un accident de la route ou si vous avez eu un accident dans la vie, mais, pour les gens qui ont été blessés gravement, il y a le côté physique de la chose évidemment, mais le côté émotif, le côté intellectuel, le côté sensibilité, ça a des séquelles. Ça a des séquelles qui vont durer, donc, effectivement très, très longtemps.

Alors, on parle de la motion de mon collègue de Nelligan pour avoir l'opportunité d'entendre le Bureau du coroner. J'ai entendu la ministre qui nous a parlé comme quoi que, bon, le coroner... le bureau a dit non. Je reviens sur le fait que je trouve ça extrêmement surprenant. C'est des gens qui sont au service de l'État, c'est des gens qui sont au service des Québécois. Les Québécois leur demandent leur expertise, leur demandent de venir parler sur la place publique. Donc, je suis curieux, j'aurais aimé ça être la mouche sur le mur, comme on dit, dans cette pièce lors de cette conversation téléphonique là pour mieux comprendre les raisons du pourquoi, mais je dois malheureusement constater que c'est... ce n'est pas le cas, on n'aura pas malheureusement la présence. Mais je vais supporter, tout de même, la motion de mon collègue, évidemment, de Nelligan, mais je veux juste rappeler que la recommandation de baisser de 0,08 à 0,05 du Bureau du coroner, là, le but ultime, c'était d'améliorer la sécurité de tous les Québécois.

On parlait, tout à l'heure, des éléphants blancs, là, qui n'ont pas été couverts dans ce projet de loi là. Bien, c'est certain que, quand on parle de la zone scolaire, c'est important, c'est important qu'on essaie de faire attention proche de l'école pour s'assurer que nos petits soient en sécurité. Puis ça, bien, écoutez, encore une fois, je vais donner le crédit, là, à la ministre, c'est quelque chose qui va dans le sens logique des choses, mais ce qui est le plus important, c'est quand on regarde les statistiques. Puis, mon collègue l'a mentionné tout à l'heure, il y a un multiple d'accidents de la route qui sont causés... qui arrivent à l'extérieur de la zone scolaire, qui sont dans le corridor scolaire, pas 10 % de plus, ou 15 % de plus, ou le double, le double, non, non, on parle de comme quatre fois, cinq fois plus d'accidents dans le corridor scolaire.

On a eu une conversation avec un groupe, que j'avais trouvée fort intéressante, d'ailleurs, puis j'ai demandé : Bon, supposons qu'on faisait l'exercice suivant, on prenait une école, puis là on dit : Bon, OK, quelle est la zone scolaire? Qu'est-ce que ça représente comme empreinte, là, sur une carte pour voir, disons, l'ensemble du Québec, là? Qu'est-ce que ça représente? Puis, si on passe de zone scolaire à corridor scolaire, qu'est-ce que ça a comme impact quand on regarde la «map», là, puis qu'est-ce que ça veut dire si on avait comme à mettre en gris, par exemple, cette carte-là du Québec en utilisant des corridors scolaires? La personne n'a pas pu me répondre pour l'ensemble du Québec, et cette personne-là m'a dit que, pour la région de Québec et de Montréal, c'est comme si, du jour au lendemain, si le fait de mettre en gris la zone du corridor scolaire sur la carte, c'était de le faire, là, en gris, bien, tout Québec et tout Montréal seraient gris.

Donc, OK, c'est un enjeu. On s'entend, on veut quand même une certaine fluidité, une certaine mobilité dans nos villes, c'est certain, mais il y a-tu un problème à ce qu'on soit plus protecteurs de l'ensemble de nos enfants? On peut-tu s'adapter? Dans la vie, c'est ça qui arrive, c'est que le temps change, les choses avancent, les barrières tombent, il y a des nouvelles barrières qui s'installent, tout ça, ça arrive, mais on est-tu capable d'au moins penser à comment s'adapter à cette réalité-là? On peut-tu dire : Bon, d'accord, peut-être que je ne veux pas que ce soit tout Montréal puis tout Québec qui est en gris maintenant, parce que ça, ça représente l'étendue des corridors scolaires? OK, faisons des exceptions ici, prenons le temps. Je pense qu'on est capable de prendre le temps pour se dire qu'au minimum on va y aller cas par cas.

• (17 h 20) •

Je le comprends, le réflexe de faire du mur à mur, c'est simple, c'est comme... Le propriétaire d'une entreprise, là, il ne veut pas vendre en masse à 9 milliards de consommateurs sur la planète puis dire : OK, je vais faire un produit spécial pour chacun, comme... c'est un modèle d'affaires qui ne fonctionne pas, mais ça, c'est pour le privé à penser comme ça. C'est correct, c'est correct si le privé veut penser de même, vendre en masse puis rejoindre le monde en masse, puis c'est un choix, c'est correct, mais au gouvernement, là, on est capable de penser à l'extérieur de la boîte, comme on dit, on est capable de penser de façon détaillée, de façon particulière pour chaque région du Québec. On est capable de prendre le temps de mandater qui que ce soit, que ce soit les municipalités, qui, «by the way», ont été très présentes dans l'Union des municipalités durant notre étude, et ils peuvent, eux, nous en déterminer les chemins les plus importants à garder un petit peu à l'extérieur de ce qu'on considérerait être un corridor scolaire. Mais, que ce soit l'approche inverse qui soit utilisée, c'est-à-dire pensons corridor scolaire en premier puis faisons des exceptions à l'intérieur de ça versus : Non, non, non, on va y aller petites zones scolaires puis, tranquillement pas

vite, on va comme y aller de façon mur à mur, à faire des corridors scolaires un peu partout, c'est l'approche puis c'est la perspective qui est l'inverse, puis c'est ça, l'enjeu, M. le Président.

Moi, pour moi, c'est important de le dire, je pense qu'on a... on a tout le temps des raisons de conduire pour se rendre d'un point a à un point b, puis parfois on peut être pressé, puis c'est important de se rendre à telle heure, on a un rendez-vous, et tout ça, mais, avec l'expérience de vie, à un moment donné, on se rend compte d'une chose, c'est que... bien, écoutez, la vie a ses aléas, puis des fois ça arrive qu'on peut être en retard puis ça finit là. Je pense qu'il faut planifier puis il faut être capable de se dire que, de temps en temps, il va y avoir du trafic puis, de temps en temps, bien, ça va être malheureux, mais ça va juste rouler moins vite pour se rendre où est-ce qu'on veut se rendre. Donc, je pense que c'est important que, quand on se donne un plan de match, qu'on se dit que l'objectif numéro un, c'est la sécurité des personnes vulnérables sur la route. Bien, je pense que l'objectif, c'est de se dire : On veut se rendre là puis on va prendre le temps qu'il faut pour se rendre là. On va faire ce qu'il faut pour s'assurer que l'objectif soit atteint, on va planifier toutes les étapes qui sont à faire. On ne prendra pas de demi-mesure parce qu'on ne veut pas qu'il y ait des blessures inutiles, on va prendre le temps de bien détailler chacune des étapes. Puis ça, pour moi, c'est comme la base même de la planification.

Puis je n'ai pas eu la chance de jaser souvent avec Mme la ministre, je ne la connais pas personnellement, mais je vois un dénominateur commun dans l'approche qui est faite actuellement dans ce projet de loi là puis les autres projets auxquels j'ai eu à porter plus de mon attention en tant que critique en économie, en innovation et en finances. C'est-à-dire, l'approche, on l'essaie, on check voir si ça marche puis advienne que pourra. C'est un peu triste parce que je croyais tout le temps, depuis que j'ai décidé d'aller en politique, que l'objectif était de, justement, ne pas couper les coins ronds. On a eu l'exemple malheureux aujourd'hui, qui a été annoncé par le collègue de Terrebonne, que Le Panier bleu, finalement, va disparaître, mais ça, c'est encore un exemple d'une mauvaise planification. Je souhaite juste qu'on puisse améliorer ce projet de loi là. Je souhaite juste qu'on puisse faire en sorte que la sécurité routière, qui est une responsabilité qui incombe au gouvernement, qu'elle soit présente, cette sécurité routière là, sur toutes nos routes. Nous, on aurait aimé ça jouer un rôle d'interlocuteur avec des joueurs, qui sont, tu sais, des joueurs qui nous auraient éclairés au niveau scientifique, avec des données percutantes qui auraient été appropriées d'entendre. Donc, je pense ici évidemment, là, au Bureau, là, du coroner. Je pense que le bilan routier des dernières années nous oblige à agir. La majorité des Québécois sont en faveur de s'assurer qu'on ne tourne pas les coins ronds, qu'on fasse ce qui doit être fait.

Donc, qu'on parle ici de regarder plus en détail comment faire une meilleure application du corridor versus la zone scolaire ou qu'on parle ici de passer du 0,08 au 0,05, l'objectif ultime ici, c'est de s'assurer qu'on puisse sauver des vies, aider le Québec à aller par en avant, faire en sorte qu'en termes de société, on puisse garder tous nos citoyens en forme le plus longtemps possible, qu'on puisse croître, qu'on puisse se rassembler puis qu'on puisse être capable de se dire : Bon, bien, on a évolué en tant que société. Honnêtement, je trouve ça particulier qu'on soit la seule province encore avec le 0,08, je trouve ça un peu même désolant, mais ça aurait été intéressant donc d'entendre le Bureau du coroner là-dessus. Puis je vais... évidemment, je supporte mon collègue, là, de Nelligan sur cette motion préliminaire.

Mise aux voix

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Marguerite-Bourgeoys. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais mettre aux voix la motion de M. le député de Nelligan, par appel nominal.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : M. Beauchemin (Marguerite-Bourgeoys)?

M. Beauchemin : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : Mme Bogemans (Iberville)?

Mme Bogemans : Contre.

Le Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Contre.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : Et M. Jacques (Mégantic)?

Le Président (M. Jacques) : Abstention. Maintenant... La motion est rejetée. Maintenant, est-ce qu'il y a une motion préliminaire par M. le député de Taschereau?

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Je pense qu'elle va apparaître très prochainement. On l'a envoyé, là, déjà, là, au Greffier. Je vais juste attendre, là, qu'on puisse l'avoir, là, au bénéfice de tout le monde.

Le Président (M. Jacques) : ...commencer à la lire.

M. Grandmont : Ah! je peux commencer à la lire?

Le Président (M. Jacques) : Oui, puis on va l'afficher par la suite.

M. Grandmont : Ah! je voulais mixer les deux ensemble. Bon, donc, bien, merci. Il me fait plaisir de déposer la motion préliminaire suivante :

Qu'en vertu de l'article 244... Ce n'est pas la bonne encore, M. le Président. Est-ce qu'on vous l'a bien envoyée?

Le Président (M. Jacques) : Oui, oui.

Motion proposant d'entendre le Réseau FADOQ et le Conseil national des aînés

M. Grandmont : Oui? OK, OK. Donc :

«Qu'en vertu de l'article 244 — oui, c'est ça — du Règlement de l'Assemblée nationale, la Commission des transports et de l'environnement, avant d'entreprendre l'étude détaillée du 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, tiens des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende les groupes suivants :

«La FADOQ;

«Le Conseil national des aînés;

«Ainsi que tout autre groupe qu'elle jugera pertinent.» Voilà.

M. Etienne Grandmont

Donc, je peux maintenant vous expliquer pourquoi, en fait, je dépose cette motion préliminaire. Bien, d'abord, je ne peux que noter qu'effectivement, pendant les audiences, on n'a pas entendu... On a entendu évidemment plusieurs groupes, là, des groupes qui représentaient les personnes piétonnes, des groupes qui représentaient, bon, les automobilistes, le CAA-Québec qu'on a eu. On a eu des groupes, par exemple Vivre en Ville, qui est plus au niveau des aménagements. On a eu des parents du collectif Pas une mort de plus qui est venu, mais, bon, ils représentent, à quelque part, les parents du Québec concernés par la sécurité routière aux abords des écoles. Tous des groupes qui avaient évidemment toute leur pertinence, mais on n'a pas entendu aucun groupe qui représentait spécifiquement les personnes aînées au Québec, M. le Président. Et, de mon expérience, quand on n'entend pas des représentants ou un groupe qui représente une partie de la population, bien, on passe à côté d'informations très pertinentes, d'informations précises qui jettent un éclairage très intéressant sur, bien, l'enjeu, dans ce cas-ci, de la sécurité routière, mais du point de vue vraiment des personnes aînées. Puis je prendrai, par exemple, un exemple tout bête, là, mais on s'était rendu compte, il y a quelques années de cela, qu'il n'y avait pas d'organisme...

• (17 h 30) •

Une voix : ...

M. Grandmont : Pardon? Est-ce que... Y a-tu un enjeu...

Mme Guilbault : Ah! non, non, non.

M. Grandmont : Non? OK, c'est parfait.

Mme Guilbault : ...

M. Grandmont : Ah! bien, oui. Je suis désolé. Bien, oui, tout à fait, une petite coquille. Désolé. On pourra faire une modification au besoin, là, évidemment.

Le Président (M. Jacques) : Je pense qu'on peut le modifier, là, directement par la présidence, là.

M. Grandmont : Oui, c'est ça.

Le Président (M. Jacques) : On va modifier pour FADOQ.

M. Grandmont : Vous avez mon consentement total là-dessus. Donc, c'est ça, il y a quelques années, bien, c'est ça, on était plusieurs organisations à se... à traiter des enjeux touchant la sécurité des piétons, des personnes piétonnes au Québec, puis on s'est dit : Bien, il y a... tout le monde le fait un petit peu, tu sais, mais personne n'a comme ce mandat-là de le faire. Moi, j'étais dans une organisation qui travaillait un peu là-dessus, il y avait d'autres organisations, et on avait, donc, décidé de se concerter pour créer une nouvelle organisation qui s'appelle aujourd'hui Piétons Québec, pour qu'il y ait... il y ait des gens au Québec qui se lèvent le matin puis dont c'est la principale préoccupation, c'est de faire avancer les enjeux pour garantir une plus grande sécurité, une représentation dans l'espace public et médiatique et politique aussi, évidemment, des personnes piétonnes au Québec. Et c'est pour ça qu'on avait créé cette organisation-là.

Donc, de la même façon, moi, je me rends compte que, même si on a reçu plusieurs groupes fort pertinents lors des audiences du projet de loi n° 48, bien, on n'a pas couvert cette partie-là des personnes âgées qui sont... qui sont essentielles, évidemment, là. On a des personnes âgées qui sont de plus en plus actives, de plus en plus en forme, qui veulent demeurer dans leur milieu de vie, qui veulent pouvoir se déplacer. La marche, c'est quand même un moyen de transport assez universel, à la portée de beaucoup de monde, plus que le vélo. Même si le vélo électrique, tranquillement pas vite, démocratise l'utilisation du vélo, bien, il reste quand même que c'est un moyen de transport extrêmement important pour la population âgée et qu'on se doit, je pense, de les entendre évidemment.

Bon, peut-être que la ministre, un peu comme tout à l'heure avec le Bureau du coroner, me dira qu'ils ont envoyé des invitations et que cette invitation a été... a été refusée. Il faut comprendre aussi qu'à si brève échéance, des fois, les groupes n'ont pas le temps de se mobiliser, écrire un mémoire, se préparer, des fois, c'est une question de temps aussi. Peut-être que, dans le processus, on donne peu de temps aux gens pour qu'ils aient la capacité de se retourner de bord, là, de se virer sur un dix cennes, puis d'écrire un mémoire, puis d'être présents à une audience, c'est un processus qui est un peu intimidant pour les gens, et donc, bien, il faut comprendre aussi des fois qu'il y a des désistements. Et c'est pour ça que je reviens avec cette idée-là, parce qu'on pourrait les entendre au cours de l'étude détaillée, prendre le temps de les rencontrer et qu'on ait des consultations particulières pour quelque groupe que ce soit, là, mais qu'on puisse avoir le point de vue des aînés. Puis, le point de vue des aînés, je vous dis, il est drôlement important. Comme je vous disais, moi, j'ai travaillé dans une organisation qui travaillait notamment sur les enjeux de sécurité routière dans mon ancienne vie, pendant une dizaine d'années, entre 2012 et 2022, et une des choses qu'on avait l'habitude de faire avec des aînés, mais aussi avec des enfants autour des écoles, c'est des marches de repérage. Puis, si vous saviez, M. le Président, comment le savoir de terrain des personnes âgées n'est pas le même que celui des enfants. Ils n'ont pas la même grandeur, ils n'ont pas la même perception du risque, ils n'ont pas la même sensibilité à la sécurité routière, ils ont une compréhension différente. Et donc, en faisant des marches de repérage, puis j'entends, là, par là qu'on avait des experts de notre organisation qui se déplaçaient avec des groupes d'aînés, mais aussi avec le service de police, avec les gens de l'urbanisme d'une ville et d'autres experts, là, qui sont attachés à la question de la sécurité routière ou des aménagements, bien, on avait un regard qui était fascinant. On avait une perception de l'environnement qui nous éclairait, mais complètement, ce qui nous permettait, après ça, d'avoir des recommandations très pertinentes, très ciblées pour les services de la ville, qui, après ça, allaient mettre en place différents aménagements qui répondraient aux besoins de tout un chacun.

Puis je m'accrocherai à cette notion-là. Le tout un chacun, là, il est important. Il existe, dans le monde, actuellement, des mouvements, des mouvements... entre autres, le mouvement, là, les villes pour les huit à... huit à 88 ans. L'idée est de créer des villes dans lesquelles autant les personnes de huit ans et moins que les personnes de 80 ans et plus se sentent en sécurité. Ce n'est pas les mêmes... Ce n'est pas les mêmes perceptions, ce n'est pas les mêmes recommandations, ce n'est pas la même analyse de l'environnement dans lequel ils évoluent, mais, pourtant, on se rend compte que, quand on fait les villes pour les personnes de moins de huit ans et les personnes de plus de 80 ans, bien, on répond pas mal, quand même, largement aux enjeux de sécurité routière et d'aménagement routier qui rendent les déplacements actifs et sécuritaires de l'ensemble de la population. C'est comme deux publics cibles qui sont extrêmement importants de consulter, à la fois sur le terrain comme d'une manière théorique, à travers une audience particulière, pour être capables de jeter, comme je le disais tantôt, un éclairage qui va nous alimenter. Et je pense qu'on se... en se privant de l'expertise précise, là, de groupes comme la FADOQ ou le Conseil national des aînés, on s'empêche d'avoir cet éclairage-là, qui bénéficierait à l'ensemble de la société.

On a beaucoup parlé des abords des écoles, puis c'est une bonne chose, c'est vrai qu'il faut le traiter, mais les aînés ont des préoccupations qui sont différentes, ont une vitesse de déplacement qui est différente, ont des intérêts puis ont des déplacements aussi qui sont complètement différents. On ne demande pas à un aîné de faire un déplacement entre sa maison puis l'école. C'est aux jeunes qu'on demande de faire ça. Puis, après ça, le déplacement entre la maison puis le parc, là, on commence peut-être à être dans une zone intermédiaire, mais les aînés aussi vont aller à la pharmacie, les aînés vont aller, après ça, au centre communautaire, les aînés vont aller au parc, évidemment, vont aller peut-être à l'église, vont aller visiter d'autres personnes, leur réseau social. En ayant leur expertise, en pouvant

se faire alimenter de réflexions pertinentes sur la notion de sécurité routière d'un point de vue des aînés, bien, on se donnerait la possibilité d'avoir un projet de loi, je pense, qui est beaucoup plus... beaucoup plus complet, beaucoup plus représentatif et beaucoup plus adéquat pour améliorer le bilan de la sécurité routière pas juste dans le quadrilatère de la zone scolaire, mais partout dans les villes du Québec. Dans les petites municipalités, dans les grandes municipalités, dans les villes de taille moyenne, on aurait cette possibilité-là. Des aînés, il y en a partout, il y en a partout, chacune a son regard sur son environnement, chacune a ses perceptions sur l'enjeu de la sécurité routière, puis, évidemment, bien, avoir un groupe qu'on pourrait entendre pourrait nous alimenter, pourrait nous aider dans cette réflexion-là et dans l'écriture du meilleur projet de loi possible. Donc, moi, je considère que les aînés, c'est probablement un des angles morts, en fait, là, des audiences que nous avons eues. On n'a pas pu les entendre. Je pense qu'il faudrait se donner le temps de les revoir.

Quelques statistiques, là, si vous permettez, là, M. le Président. Bien, d'abord, rappeler que, bien, les aînés, c'est une population qui va grandissante, hein? On s'en va tous et toutes vers là. Malheureusement, on vieillit tous. Et, ce qu'on sait, c'est que, d'ici 2031, bien, le quart de la population québécoise va être âgé de 65 ans et plus, et, en 2066, j'aurai quelque chose comme 89 ans, c'est fou, on prévoit... on prévoit que 27 % de la population seront des... sera des aînés.

Donc, on a un défi démographique devant nous. On en parle souvent d'un point de vue économique, d'un point de vue de services publics évidemment, mais je pense qu'il faut l'aborder aussi sous l'angle de l'aménagement de nos villes, du maintien à domicile, de la capacité qu'on donne aux gens de rester actifs et en santé chez eux. Puis, la meilleure façon d'être actif et en santé, puis je vais paraphraser la ministre des Sports, là, qui, elle, l'a appliqué vraiment aux enfants en disant : Nos jeunes ne se déplacent pas assez à pied, à vélo vers l'école... bien, c'est la même chose pour les aînés. Si on veut maintenir une population en santé, elle doit pouvoir se déplacer de manière active et sécuritaire. À un moment donné, l'automobile ne peut pas être le choix ou l'outil de déplacement de toutes les personnes au Québec, d'autant plus qu'avec la perte cognitive puis les pertes physiques aussi qui viennent malheureusement avec l'âge, bien, on peut aussi... on doit trouver d'autres moyens de transport pour ces aînés. Et, évidemment, bien, la question des transports actifs en fait partie.

Autres statistiques. Pour la période... Puis là j'entre vraiment, là, sur les questions de... sur le bilan de sécurité routière au niveau des aînés pour vous dire combien c'est important de les traiter. Parce que non seulement ils sont... ils sont de plus en plus nombreux, mais ils sont surreprésentés, M. le Président, dans les bilans de sécurité routière au Québec. Donc, pour la période 2018-2022, près de la moitié, OK, 45 % des piétons décédés au Québec sont des personnes âgées de 65 ans et plus, soit une proportion qui dépasse largement leur poids démographique, qui était de 21 % en 2021. Donc, on a... les aînés représentent... les 65 ans et plus, là, représentent 21 % de la population et ils représentent, en fait, 45 % des piétons qui sont décédés au Québec.

• (17 h 40) •

À quoi on l'attribue? Bien, à plusieurs facteurs évidemment, là. On l'attribue aux facteurs perte cognitive, perte physique, évidemment, réflexes qui sont amoindris avec le temps, certaines... certaines craintes par rapport à l'environnement, une perte auditive. Je me souviens de ma grand-mère quand j'étais jeune. Ma grand-mère s'est fait frapper par une voiture, parce qu'elle avait l'habitude de traverser, comme on le fait tous, hein, on traverse la rue en écoutant s'il y a une voiture qui s'en vient, mais dans les faits, bon, elle était dans un petit village puis elle n'a pas entendu la voiture cette fois-là parce que son audition était en train de descendre. Et là, ça, malheureusement, ça arrive de plus en plus.

Mais les chiffres parlent tellement d'eux-mêmes : les gens... les aînés sont deux fois plus présents dans les... dans les décès que ce qu'ils représentent comme part de la population actuellement. Si on laisse les choses aller, on risque de se retrouver avec le même ratio, deux fois plus de personnes. Et on ne sera pas à 45 %, on serait à 54 % de la population aînée qui serait impliquée dans des accidents ayant causé la mort au Québec pour un usager vulnérable... pour un piéton. Donc, il y a clairement un enjeu. Je pense qu'on doit agir le plus rapidement possible. Puis, comme je l'ai dit tantôt sur l'autre motion préliminaire, bien, on n'ouvre malheureusement pas le Code de la sécurité routière souvent, profitons de l'occasion que nous avons pour travailler sur cet enjeu-là.

Autres statistiques. Pour les personnes âgées dans les catégories de 65 à 74 ans et de 75 ans ou plus, on constate une augmentation de blessés graves, donc nécessitant une hospitalisation, hein? Les blessés graves, ce qui les différencie des blessures légères, c'est qu'on a besoin d'une hospitalisation. Donc, je recommence, là, parce que j'ai perdu des gens avec ma petite parenthèse, là. Mais, pour les personnes âgées de 65 ans et plus, on constate une augmentation de blessés graves de 14 % pour les 65 à 74 %, et de 47,6 % pour les 75 ans et plus entre 2021 et 2022. C'est une hausse énorme. Évidemment, c'est juste une année. Si je... si on regarde les choses sur une période un petit peu plus longue, là, pour une période de 2017 à 2022, donc une période de cinq ans, il y a une hausse de 7,5 % des blessés graves pour les 65-74, et une hausse de 9,2 % pour les 75 ans et plus. C'est important.

Donc, il y a une problématique, à la fois le vieillissement population, on a une problématique aussi d'augmentation du nombre de personnes qui ont des... de surreprésentation, pardon, des décès sur les routes des personnes piétonnes pour les aînés, mais aussi une augmentation à travers le temps du nombre de personnes qui sont blessées graves chez les 65 ans et plus et chez les 75 ans et plus. C'est attribuable à plein de facteurs. J'en ai donné quelques-uns tantôt, perte cognitive, perte... détérioration de la condition physique, évidemment, mais aussi, à travers tout ça, bien, une augmentation du nombre de véhicules, de la vitesse pratiquée. Donc, c'est des enjeux qui sont importants.

Et je suis persuadé que, si on avait un de ces groupes-là, la FADOQ, Conseil des aînés, ou peu importe le groupe, mais un groupe qui est spécialisé, en fait, sur les enjeux touchant les personnes aînées, je pense qu'on aurait un éclairage sur les bonnes mesures à mettre en oeuvre pour être capable d'amoindrir ce bilan-là. On ne peut pas laisser les choses se détériorer comme dans les cinq dernières années. Il faut absolument que les choses s'améliorent.

L'objectif du projet de loi n° 48, c'est d'améliorer le bilan de la sécurité routière au Québec. Si on s'occupe juste de ce qui se passe autour des écoles puis qu'on oublie un autre volet de la population, on est en train de passer à côté d'une fenêtre d'opportunité incroyable qu'il ne faut pas laisser passer.

Je continue sur quelques statistiques. C'est intéressant, parce que, là, je vous ai donné... c'étaient des chiffres plus absolus. Considérant qu'effectivement, bien, la population augmente, peut-être que c'est normal qu'on ait davantage de personnes qui se retrouvent en situation... dans... impliquées dans des collisions soit menant à une hospitalisation, soit au décès. Mais, même quand on ramène ça à des... quand on pondère, en fait, ces statistiques-là, on se rend compte qu'il y a une augmentation aussi. Donc, chez les personnes âgées de 65 à 74 ans, le nombre de décès par 100 000 habitants, donc on pondère, là, a augmenté de 11,5 % entre 2022 et 2021, et de 18 %, 18,7 %, entre 2017 et 2022. Donc, même en pondérant, M. le Président, même en ne tenant pas compte du fait que la proportion de la population aînée, elle, augmente au Québec, même si on ramène ça à un taux par 100 000 habitants, on se rend compte que le taux de personnes qui décèdent sur les routes qui sont des personnes aînées augmente de façon importante. Même chose chez les personnes âgées de 75 ans et plus, le nombre de personnes... le nombre de décès, pardon, est de 7,3 par 100 000 habitants en 2022. C'est une croissance de 15,4 % depuis 2021, c'est énorme, et de 7,3 % pour la période entre 2017 et 2022.

Il faut savoir aussi, M. le Président, que le taux de décès chez les personnes âgées de 75 ans ou plus s'élevait à 7,9 par 100 000 habitants en 2018. C'est le taux de décès par 100 000 habitants le plus élevé, toutes catégories d'âge confondues, entre 2017 et 2022. Les gens de 75 ans et plus sont surreprésentés dans les décès sur notre réseau routier au Québec... sur nos réseaux routiers au Québec, je devrais dire, M. le Président. Et évidemment toutes les statistiques pointent dans cette direction-là. C'est la SAAQ qui fournit ces données-là, donc l'équipe de Mme la... Mme la ministre, pardon, a accès à ces données-là.

Moi, je pense qu'on est en train de passer à quelque chose de très, très, très important. Oui, il y a la question de la sécurité routière autour des écoles, et elle est fondamentale, mais on est en train d'oublier un large, large, large volet de la population, qui est les personnes aînées, qui voient leur bilan routier se détériorer de façon importante année après année. Et, dans les... Même quand on remonte, là, dans les cinq dernières années, ce n'est pas un épiphénomène, une erreur statistique, là, vraiment, dans les cinq dernières années, ça a augmenté pour toutes les catégories, à la fois les 65 ans et plus, les 75 ans et plus, pour les décès, pour les collisions graves. Et on est toujours dans une surreprésentation, autour de 20 %, 21 %, pour la proportion des aînés au Québec, en termes de population, puis un taux qui est complètement du double, en fait, dans la représentation sur les accidents. Puis je compléterai en disant que, bien, évidemment, là, c'est leurs capacités physiques, sensorielles, cognitives qui peuvent diminuer. Et donc les piétons aînés sont susceptibles de rencontrer diverses difficultés à se déplacer de façon sécuritaire parce que les distances à parcourir peuvent... sont de plus en plus grandes, parce que le temps de traversée est plus important.

Vous savez, au Québec, là, le gouvernement... le ministère des Transports, en fait, le ministère des Transports et de la Mobilité durable donne des guides. Puis, d'ailleurs, c'est une des choses, là, je me plais à le rappeler, là... mais c'est une des bonnes choses, en fait, qu'on révisé le *Tome I* sur les conceptions routières et le *Tome V* sur la signalisation, en autant que c'est bien fait, évidemment, puis qu'on va vraiment en profondeur, puis qu'on se donne vraiment des normes ambitieuses qui vont vraiment changer les choses. Mais, là-dedans, on donne aux municipalités des méthodes de calcul pour fixer le temps de traversée à une intersection. Donc, à partir du moment où on a un décompte, là, on a la petite main... le petit bonhomme qui apparaît, là, soit parce qu'on l'a demandé en pesant sur le bouton ou parce qu'il paraît, intégré dans le cycle lui-même, bien, on a un temps pour traverser la voie de circulation.

Et vous savez que les municipalités ont le choix, en fait, hein, d'appliquer... En fait, ils appliquent une formule puis ils vont choisir de donner plus ou moins de temps aux personnes pour traverser l'intersection. Donc, il y a une formule qui existe pour ça, puis c'est, après ça, aux municipalités de choisir si elles vont dans le bas de l'intervalle ou dans le maximum de l'intervalle pour faciliter la traversée pour les personnes aînées. Bien, à force de faire des marches de repérage avec les personnes aînées, bien, je me suis rendu compte que, souvent, parce qu'on veut, dans les municipalités, favoriser la fluidité du trafic, bien, on va le faire au détriment des temps de traversée pour les personnes piétonnes. Et qui sont les personnes les plus lentes sur notre réseau routier, puis je le prends de façon large, là, même pas parmi les piétons, mais de façon large, bien, c'est les personnes... souvent, c'est les personnes aînées et les personnes handicapées. Donc, on a... malheureusement, on choisit la fluidité de la circulation automobile au détriment des personnes... des personnes aînées.

C'est un exemple pour vous dire que cet éclairage-là, il est essentiel et il est particulier, il est particulier. Et on serait fous, je pense, de se priver de ce regard que pourraient nous apporter les groupes qui sont... qui représentent les personnes aînées au Québec.

Mme la ministre, quand elle a déposé son... Ah! peut-être une dernière statistique, parce que c'est quand même intéressant. Mais les données pour la période de 2017 à 2022, là, donc toujours de la Société de l'assurance automobile du Québec, démontrent que 28 % des collisions mortelles impliquant un piéton surviennent sur le réseau routier qui est sous la gestion du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Plus que le quart des accidents impliquant un piéton ou une piétonne survient, quand il s'agit d'un décès, là, une collision mortelle, donc... survient sur le réseau qui appartient au ministère des Transports et de la Mobilité durable. C'est énorme. Et ça aussi, ça mériterait une attention particulière.

• (17 h 50) •

C'est pour ça qu'on suggère, à travers cette motion préliminaire là, d'accueillir un groupe qui ne représente pas des aînés dans une municipalité en particulier, mais les aînés un peu partout au Québec. Parce que les réalités sont aussi différentes, qu'on soit à Québec, à Montréal, à Sherbrooke, à Gatineau ou qu'on soit à Gaspé, qu'on soit à Saint-Zéphirin-de-Courval. Je le nomme parce que c'est de là qu'était ma grand-mère qui s'est fait frapper

malheureusement. Mais tout ça pour dire que la réalité est très différente, elle est très différente, donc ça nous prend un organisme qui à la fois va nous apporter son éclairage, mais en plus, va être capable d'avoir ce regard très macro, en fait, sur la réalité des personnes piétonnes au Québec.

Donc, je reviens à ce que j'allais dire avant que je fasse ma petite... mon retour sur le réseau du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Quand Mme la ministre a déposé son plan de... son Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, elle a dit qu'elle s'appuyait sur les principes de la Vision Zéro. On a eu plusieurs échanges sur la question de la Vision Zéro. Je le rappelle, c'est un... c'est une stratégie de sécurité routière qui fait ses preuves un peu partout dans le monde quand elle est appliquée de manière correcte et adéquate. On ne peut pas juste s'en inspirer, on ne peut pas juste l'utiliser pour peindre... mettre de la peinture sécurité routière sur une stratégie qui n'en serait pas. Mais, si on décide de vraiment s'en inspirer, si on décide de vraiment l'appliquer, en fait, au Québec, bien, ça s'applique sur des principes, des principes importants que je vais me permettre de rappeler ici.

D'abord, les décès et les blessures graves sont évitables, un peu comme dans le milieu... dans les milieux de travail, là. On a un peu le même principe avec la Loi sur la santé et la sécurité au travail qui est mise en application, qui est mise en oeuvre. Le plan d'action, en fait, de cette loi-là est déployé par la commission sur les normes... bien, la CNESST, en fait, là. Et l'objectif est de toujours essayer de travailler sur les sources, les sources, les causes d'accident dans le milieu de travail, puis aussi que c'est de prendre le principe que tout est inévitable. Ces décès-là puis ces collisions graves là sont évitables. On peut mettre en place un système qui va permettre d'éviter... Il n'y a pas de fatalité dans les accidents de la route, dans les collisions, dans les décès, dans les blessures graves. Il n'y a pas de fatalité au Québec. On peut mettre en place des systèmes. On peut mettre en place des systèmes d'encouragement, de sensibilisation, on peut mettre en place des lois, à travers le Code de sécurité routière notamment, qui vont faire en sorte que ce qu'on vise comme législateurs puis avec toute la... tous les autres acteurs impliqués sur la question de la sécurité routière... on se donne un objectif de réduire ça à zéro, parce qu'ils, ces accidents graves et mortels là, sont tous évitables.

Deuxième principe de la Vision Zéro, c'est que les humains font des erreurs, l'humain est faillible, M. le Président. On en fait tous, des erreurs. Des fois, ça va être une distraction, des fois, ça va être une erreur de jugement, des fois, ça va être du stress, on pèse un petit peu trop sur la pédale de gaz, des fois, on est fatigués. Il y a plein de raisons qui... Des fois, c'est les enfants en arrière, des fois, c'est la radio, des fois, c'est parce qu'on change de poste, des fois, c'est parce que ce qui... à cause de ce qui se dit à la radio, on est fâchés. Toujours est-il qu'on est faillibles comme humains. Et il faut prendre acte que jamais personne ne va respecter le Code de la sécurité routière.

En fait, on ne peut pas demander à toute la population au grand complet de respecter le Code de la sécurité routière sur le bout des doigts. D'abord, toute la population n'est pas au courant de tout le Code de la sécurité routière. Il y a des gens au Québec qui circulent sur les routes, qui ont probablement suivi leur cours de conduite dans les années 40. Le code a quand même beaucoup évolué depuis les années 40. Mais, en plus, donc, le code change périodiquement. Et donc on change un peu, là, les règles du jeu, et tout le monde n'est pas au courant. Mais, en plus, bien, comme je l'ai dit tantôt, il y a plein de raisons qui font qu'on ne respectera pas ce code à la lettre. Évidemment, si tout le monde respectait le code à la lettre, si tout le monde était à jour, on aurait des comportements irréprochables, il n'y en aurait peut-être pas, de problème. Mais, dans les faits, ce n'est pas ça qui se passe. Donc, on ne peut pas compter uniquement là-dessus, même avec les services de police qui sont là pour accompagner, même avec de la sensibilisation. Tout ça est très important, là, mais on ne peut pas compter que sur le fait que les gens sont parfaits. Donc, les humains sont... font tous des erreurs, c'est le deuxième principe de base de la Vision Zéro.

Le troisième principe, c'est que la Vision Zéro, c'est... la sécurité routière, c'est une responsabilité qui est partagée. Évidemment, les usagers ont un rôle important à jouer, les corps de police ont un rôle à jouer, la SAAQ et tous les acteurs, Educ'alcool, ont des... ont un rôle à jouer évidemment dans l'éducation, la sensibilisation. Mais il y a un rôle... Puis évidemment les élus, le législateur a un rôle à jouer, évidemment. On est ici pour jouer notre rôle, justement, d'essayer d'avoir le meilleur Code de la sécurité routière que le Québec n'a jamais eu. Donc, on espère qu'on pourra aller le plus loin possible. On veut être le meilleur législateur possible. Donc, j'espère qu'il y aura de l'ouverture à discuter et à accepter certains des amendements qui seront proposés.

Mais évidemment les gestionnaires et les concepteurs de réseaux routiers sont... ils sont aussi aux premières loges dans la... quant à la responsabilité de la sécurité routière au Québec. Les gestionnaires, bien, c'est de s'assurer que, par exemple... de l'entretien des routes, tu sais, qu'on n'ait pas un déficit d'entretien trop, trop grand au Québec, que les routes sont en bon état, qu'elles sont sécuritaires, qu'on n'a pas des morceaux de viaduc qui nous tombent sur la tête. Ça, évidemment, ça fait partie de la gestion, que les routes soient bien déneigées, qu'elles soient... qu'on épande le sel, le sable, l'hiver, évidemment, que les trottoirs soient bien déneigés. Ce n'est pas juste au niveau du ministère des Transports et de la Mobilité durable, mais aussi au niveau des municipalités, qu'il y a un rôle très, très grand à jouer aussi. Elles doivent avoir, évidemment, les moyens de pouvoir faire leur action. Mais c'est un autre dossier. Mais les concepteurs aussi ont un rôle à jouer. On veut s'assurer que le réseau crée des... en fait, que les concepteurs de routes créent des environnements qui sont sécuritaires, qui pardonnent, donc, ces mauvaises... ces erreurs que les conducteurs peuvent faire sur la route. Donc, on espère que, dans le fond, la conception routière va faire en sorte que, si jamais il y a une erreur, si jamais il y a une défaillance, bien, que... et qu'il y a une collision, bien, que cette collision-là ait le moins de risque possible.

Et ça, ça passe beaucoup par la masse du véhicule, sa taille, mais aussi beaucoup la vitesse pratiquée, hein? Si... Je le rappelle, là, mais, lorsqu'une collision avec une voiture... Entre un usager vulnérable puis une voiture qui roule à 50 km/h, bien, les chances de survie de la personne piétonne sont de 25 %, alors que... ce qui n'est pas très élevé, donc 75 % de chance de mourir à 50 km/h, là, alors que la proportion augmente à 90 % si la voiture roule à 30 km/h. Donc, il y a une grande différence entre les deux. Et donc c'est ça, c'est le quatrième, en fait, principe de la Vision Zéro, c'est que les limites de vitesse sont fixées selon la vulnérabilité.

Et moi, j'aurais été curieux d'entendre, justement, un groupe représentant les aînés au Québec nous parler d'aménagement, nous parler de vitesse, nous parler de ces enjeux-là, qui sont importants, nous parler de temps de traversée, nous parler des objectifs qui sont poursuivis par ces groupes aînés là aussi pour faire du maintien à domicile, demeurer dans les quartiers dans lesquels on habite, dans lesquels on a envie de marcher.

J'ai... Je pense que c'est là... c'est une Pre Cloutier, là, de l'INRS, qui avait abordé cette notion-là, puis je veux vraiment l'aborder avec vous aussi parce que je pense que les aînés auraient peut-être été d'accord. Mais on verra. Si on les entend, peut-être qu'ils pourront nous le dire eux-mêmes, là. Mais, quand elle a... quand on a parlé, on a abordé l'enjeu, là, des zones scolaires versus les corridors scolaires. Pre Cloutier disait : Vous savez, si on élargit... si on maintient ça à... à zone scolaire, en fait, on ne fait que toucher les enfants qui... une fois qu'ils sont rendus sur le bord de l'école, là, tu sais. Mais, dans plusieurs municipalités... Puis rappelez-vous la carte qu'on a vue de l'île de Montréal, hein? La ville de Montréal avait tracé des cercles autour, à vol d'oiseau, là... autour de chacune des écoles de son territoire, puis on avait quand même une couverture assez bonne du territoire de l'île de Montréal. Puis ça rejoignait vraiment ce que Pre Cloutier disait. Elle disait : À partir du moment où on élargit, on sort de la zone scolaire puis on touche le corridor scolaire, puis on verra comment on peut le définir après, là, mais on se trouve à appliquer des mesures d'apaisement de la circulation, des mesures de ralentissement de la circulation, des mesures... bien, différentes mesures qui vont favoriser la sécurité routière plus largement, et donc on touche aussi différentes autres clientèles potentielles, mais aussi d'autres lieux de destination.

Donc, à partir du moment où on élargit, on sort de la zone scolaire puis qu'on touche un rayon plus large, puis la recommandation de la ville de Montréal, c'est 1 km, il y a d'autres municipalités, là, qui commencent à offrir le transport scolaire à 1,6, on aura le débat éventuellement, mais on commence à toucher aussi, bien, là où sont les aînés, là où ils se rendent aussi. Ils vont aller au parc, ils vont aller au centre communautaire, et en élargissant ça, bien, peut-être qu'on répond à un besoin aussi, là.

Donc, moi, ce que je souhaite, puis je vais... je vais conclure là-dessus, là, c'est qu'on puisse, à travers ce projet de loi là, entendre les gens de la FADOQ, ou du Conseil national des aînés, ou peu importe le groupe qui sera disponible, les rencontrer pour qu'ils puissent nous apporter cet éclairage-là. Moi, j'ai des idées, mais moi, je serais curieux, comme je vous l'ai dit tantôt, de les entendre, eux autres, parce qu'ils nous amènent un savoir, une connaissance que c'est très difficile d'avoir. Je veux dire, je ne suis pas dans cette situation-là, tu sais, même si j'accompagne... j'ai accompagné des gens par le passé, même si j'accompagne mes parents, des fois, je veux dire, je ne suis pas à leur place, puis la meilleure personne pour nous... la meilleure personne pour nous dire ces enjeux-là, bien, je pense que ce seraient elles.

Donc, merci de m'avoir entendu. Puis j'espère que la ministre sera favorable à cette motion.

• (18 heures) •

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Maintenant, je reconnais M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Frédéric Beauchemin

M. Beauchemin : ...beaucoup, M. le Président. Évidemment, le concept, là, d'utilisateur vulnérable, on pense... on pense à nos petits bouts de chou, c'est sûr et certain, mais les personnes âgées sont évidemment des personnes, des usagers qui sont vulnérables.

Peut-être juste ramener en perspective pour qu'on comprenne la vague de fond qui est derrière nous en ce moment. C'est que l'arbre démographique, au Québec particulièrement, est vraiment inversé. On a de moins en moins de jeunes, de plus en plus de vieux, et on va continuer, pour les 12 prochaines années, à avoir cette vague de fond là. C'est important de le réaliser parce que ça, ça va faire en sorte que les utilisateurs de notre route... de nos routes, les usagers... usagers vulnérables vont être de plus en plus nombreux. Donc, moi, je pense que c'est important, là, d'être patient avec des personnes aînées, c'est important de les écouter.

Moi, j'ai perdu mes grands-parents à un jeune... un jeune âge, mes parents ont suivi peu de temps après. Ce que je veux dire par là, c'est que je n'ai pas eu cette chance-là, que plusieurs d'entre vous avez d'avoir des personnes aînées dans votre entourage. Mais les personnes aînées que j'ai rencontrées dans mon quotidien, par la suite, j'ai toujours apprécié l'information, leur perspective, leur expérience de vie.

Puis, quand j'utilisais le terme «perspective», bien, je pense que, dans le contexte de la sécurité routière, c'est vraiment là où est-ce que l'enjeu est le plus important. Donc, d'écouter la FADOQ, d'écouter le Conseil national des aînés et tout autre groupe, là, qui pourrait être pertinent, bien, je pense que c'est comme essentiel. Puis je pense que c'est essentiel pour bien faire les choses pour l'avenir, pour les années qui sont devant nous, où est-ce que, justement, cette courbe démographique là va peser encore plus sur cet équilibre fragile là, qui est la sécurité routière en considération des usagers vulnérables. Mais je pense que c'est important d'être patient puis de prendre le temps d'écouter les groupes qui pourraient venir nous éclairer encore plus sur ce qu'il en est de leur réalité en tant qu'usagers vulnérables, en tant qu'aînés.

On a rencontré les gens de Trajectoire Québec, qui nous ont parlé d'une récente étude de l'INRS à laquelle nous avons... qu'ils ont collaboré, puis que de nombreux arrêts ne sont ni sécuritaires ni conviviaux pour embarquer et débarquer ou attendre un autobus. Ça fait que c'est encore plus vrai pour les usagers vulnérables que sont les aînés. Un autre point qu'ils ont mentionné, c'est que, d'un simple coup d'oeil, permettre au... permet de constater que le parcours piéton vers de nombreux arrêts ne sont pas garantis par la sécurité des usagers et usagères. Cette réalité est encore plus présente dans les secteurs où on retrouve une grande proportion d'aînés. Il y a d'autres groupes qui nous en ont parlé. Puis évidemment les personnes aînées, par la réalité de la nature, là, donc ne marchent pas à la même

vitesse, prennent plus de temps et, s'ils se blessent, c'est beaucoup plus long, la guérison est longue, donc, mais c'est tous des gens qui contribuent à notre société, donc c'est important de les inclure.

Et, comme je disais tantôt, c'est important d'être patient dans ce projet de loi là pour prendre le temps de les écouter, qu'on soit... par des groupes comme la FADOQ, par exemple, qui pourrait le faire. Mais Piétons Québec en a parlé. Puis Piétons Québec dit : «Faire preuve d'une prudence accrue. Les conducteurs d'un véhicule qui, aux égards, circonstances, adoptent une conduite préventive permettant d'anticiper des situations à risque, notamment en présence d'enfants et de personnes âgées et de personnes avec handicap, amélioreraient la situation.» Donc, je pense qu'il y a plusieurs personnes qui sont d'accord avec l'idée comme quoi, bien, c'est important d'être à l'écoute des groupes qui peuvent nous aider à inclure dans ce projet de loi là des mesures additionnelles qui vont faire en sorte que, ce projet de loi là, bien, les gens vont en parler, dans plusieurs années encore, de façon positive, et que ce ne sera pas juste un oubli, puis qu'on aura dit : Ah! c'est un projet de loi, c'est une bonne étape, mais il faut faire autre chose. Tu sais, c'est juste pour encourager, peut-être, le gouvernement, là, à considérer cet aspect-là qui va faire en sorte que les gens vont peut-être considérer de façon plus positive l'histoire qu'aura laissée, là, la CAQ avec ce projet de loi là.

Vivre en Ville, évidemment, parle de réduire la vitesse en... dans les agglomérations pour, évidemment, les personnes qui ont de la misère à traverser la rue rapidement, que ce soient les jeunes, mais, encore une fois, ils soulignent à doubles traits les personnes âgées de plus de 65 ans à mobilité réduite. Les personnes âgées ont aussi un accès... ne sont pas toutes égales en matière de mobilité. Donc, c'est important de considérer cet aspect-là quand on pense aux mesures. Et l'accès à la mobilité, ce n'est pas quelque chose qui est équitable pour tous. Même les personnes aînées dans leur ensemble ne sont pas tous égaux, évidemment.

Donc, moi, je pense que c'est important, M. le Président, de s'assurer qu'on prenne le temps d'entendre les gens, les aînés, qu'on puisse les écouter ici, qu'on puisse avoir le temps d'écouter avec eux leurs commentaires, de discuter de leurs expériences, de voir, justement, jusqu'où ils sont capables de contribuer à la société. Puis je pense qu'on va être surpris de voir... Parce que plusieurs ont, effectivement, énormément d'expérience de vie et vont être capables de nous relayer l'information, pour chacune et chacun d'entre eux, pertinente à leur expérience. Puis, dans le contexte où est-ce que, bon, pour nous, c'est important de s'assurer que les usagers vulnérables soient protégés, pour nous, c'est important que les personnes aînées, que les personnes en situation de handicap et les jeunes enfants soient bel et bien protégés avec ce projet de loi là, bien, je considère que c'est important qu'on prenne le temps de les écouter puis qu'on va faire en sorte qu'on va pouvoir améliorer, avec le processus parlementaire dans lequel on est actuellement, ce projet de loi là pour faire en sorte qu'on n'ait pas d'oubli.

J'ai vu une scène, il y a une quinzaine d'années, approximativement, au centre-ville de Montréal, où, dans un coin de rue, un taxi a fauché une dame d'un certain âge, puis la scène me revient tout le temps à la tête. La dame n'est pas morte, elle a été capable de... bien, elle s'est fait transporter en ambulance. Mais c'était tout juste à côté du bureau, même intersection avec qui... Je pense que ceux qui étaient là, la semaine... il y a deux semaines, m'ont entendu parler, là, d'une intersection où est-ce qu'il y avait des cyclistes, là. Ça, c'est une intersection qui est vraiment complexe parce qu'il y a beaucoup de trafic, presque au centre-ville de Montréal, des cyclistes sont là. Et, cette dame-là, clairement, il devait y avoir une confusion, parce que l'îlot où il y a la séparation entre les cyclistes et les voitures, ce n'était pas assez grand pour pouvoir avoir cette dame-là qui s'assoit dessus, là, puis qui prenne le temps de se reposer un peu. Et cette dame-là a, donc, été exposée, et un camion a fait ce qu'il avait à faire, le camion est arrivé. Heureusement, le camion n'a pas fini le virage, et ainsi cette dame a été capable de s'en sortir. Mais c'était de voir tous les gens qui se sont portés au secours de la dame. Puis c'était une dame qui habitait dans le coin d'où est-ce qu'on était. Et donc, pour plusieurs personnes, les personnes aînées sont importantes dans la société. C'est un exemple où est-ce qu'on a vu la vulnérabilité d'une personne et on a aussi vu l'effet d'amour que les gens du quartier ont pu démontrer pour aider la dame à s'en sortir.

Donc, c'est un exemple. Il y a sûrement plein de personnes qui ont plein d'autres exemples à vous donner. Malheureusement, chaque année, on entend parler d'accidents terribles à cause de l'insécurité routière pour les personnes aînées. Donc, je pense que c'est important ici, encore une fois, de les respecter puis leur permettre de pouvoir être entendues. Donc, oui, je supporte cette motion. Je considère que le Conseil national des aînés, la FADOQ et tout autre groupe qui serait pertinent devraient être écoutés, histoire de faire en sorte qu'on puisse bien peaufiner ce projet de loi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Marguerite-Bourgeoys. M. le député de Nelligan.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : ...au nom du chef de l'opposition officielle, M. le Président. Donc, très heureux de prendre la parole encore une fois. Et je tiens à saluer le courage... Oui?

Le Président (M. Jacques) : ...

• (18 h 10) •

M. Derraji : OK. Je veux saluer le courage de mon collègue député de Taschereau qui... voilà, il nous rappelle qu'il y a un autre élément important, un élément important par rapport à la présence de groupes. Et je vais prendre juste quelques instants pour rappeler aux collègues qui sont autour de la table... Et je vois de l'excitation, autour de la table, par rapport à la présence des groupes, c'est un élément important, c'est un élément important — un, deux, trois, quatre — cinq groupes qui sont venus nous parler de la situation des aînés.

Malheureusement, ma collègue... Et vous le savez, on n'est pas nombreux, on est interpellés dans d'autres projets de loi, mais je vais vous partager ce que ma collègue porte parole des aînés, qui fait un travail exceptionnel, d'ailleurs, elle a déposé un projet de loi pour les aînés invalides... et qui continue à marteler, je dirais, ce message et faire reculer le gouvernement sur sa décision d'aller en appel. Et ce que je vois, par rapport aux aînés... Je veux juste vous dire et vous partager une récente étude de l'Institut national de la recherche scientifique, l'INRS, à laquelle Trajectoire Québec a collaboré... révèle qu'encore de nombreux arrêts ne sont ni sécuritaires ni conviviaux pour embarquer et débarquer ou attendre un autobus. Ceci est encore plus vrai pour les usagers vulnérables que sont les aînés, les personnes avec des limitations fonctionnelles et les jeunes familles. Donc, on voit que l'enjeu des aînés touche... l'enjeu de la sécurité routière, pardon, touche aussi les aînés.

Et, à l'image de l'oubli par rapport à l'alcool au volant, je pense que la motion préliminaire que notre collègue le député de Taschereau nous ramène à prendre le temps d'écouter le Conseil national des aînés, mais aussi la FADOQ, est importante, et ça vient corroborer un peu les préoccupations soulevées par d'autres groupes, à savoir Trajectoire Québec, que je viens de mentionner. Ils disent aussi que... ils parlent d'une carte de la région métropolitaine de Montréal, qui présente les niveaux de sécurité, de marchabilité de chacun des arrêts, et ils nous... ils nous invitent à faire... «Un simple coup d'oeil permet de constater que le parcours piéton vers de nombreux arrêts ne garantit pas la sécurité des usagers.» C'est un élément qui est très important. «Et là... cette réalité est encore plus présente dans les secteurs où on trouve une plus grande proportion d'aînés et de ménages à faibles revenus ou de minorités visibles.» Non, je ne veux pas parler des déterminants de la santé publique. En général, c'est des éléments soulevés pas mal, par rapport à nos aînés.

Piétons Québec, Piétons Québec aussi, dans leur mémoire, ils nous ont interpellés par rapport aux personnes âgées et la situation qu'ils... que ces personnes et ces groupes représentent en matière de risque. Donc, si on veut parler de sécurité routière, moi, je pense que c'est quand même important de le mentionner.

Vivre en Ville, qui est un groupe qui est venu en commission parlementaire... Et je veux vous partager, M. le Président, des résultats que ce groupe nous a... qu'il nous a envoyés en commission parlementaire : Plus de la moitié des décès piétons sont des décès de personnes de plus de 65 ans. Plus de la moitié des décès piétons sont des décès de personnes de plus de 65 ans. L'insécurité routière compromet autant la qualité de vie mais aussi l'autonomie des personnes âgées, que celle des jeunes. Et, d'ailleurs, d'ailleurs, le comité d'experts sur la sécurité des piétons réuni par la SAAQ, en 2019, avait, d'ailleurs, retenu les piétons aînés comme thème de travail prioritaire. C'est dans les documents de la SAAQ. Ça, ça a été un élément qui a été soulevé par Vivre en ville, je vous réfère à la page 10 et 18. Donc, ce qu'ils nous ont dit, c'est : Protégez les usagers vulnérables, mais aussi de donner suite aux travaux du comité d'experts sur la sécurité routière. J'en suis sûr et certain, autour de la table, il y a des experts de la sécurité des piétons, du moment qu'on parle d'un rapport de la SAAQ de 2019, il y avait... ça ne date de très longtemps, et ça parle aussi de personnes à mobilité réduite, qui est aussi un élément important.

Un autre groupe, Accès Transports viables, ils parlent aussi de la... en fait, c'est la même logique que le groupe Piétons Québec, ils rappellent, encore une fois, l'importance, l'importance d'avoir une lecture... analyse différenciée selon les sexes. Donc, c'est la fameuse ADS et ADS+. D'ailleurs, l'approche est reconnue par les gouvernements du Québec, ADS, et Canada, ACS+. Et ils parlent aussi des aînés.

Vélo Québec, Vélo Québec, ils disent que les principes énoncent que, sur la route, tous les usagers et usagères ne sont pas égaux, ne courent pas les mêmes risques et ne représentent pas le même degré de dangerosité pour autrui. Et ceux qui sont en haut de la pyramide, ce sont les personnes en situation de handicap, les jeunes enfants, les aînés.

Et donc on voit que la proposition de mon collègue député de Taschereau va dans le même sens de bonifier l'étude détaillée, d'avoir d'autres éléments, surtout par des groupes concernés, à savoir le Conseil national des aînés, mais aussi la FADOQ, qui sont les deux... où, bien entendu, mon collègue a ouvert la porte à tout autre groupe que la partie gouvernementale juge pertinent pour bonifier, pour bonifier l'analyse du projet de loi.

Alors, Mme... M. le Président, désolé, M. le Président, j'appuie la demande de mon collègue et j'espère que Mme la ministre va donner suite à cette excellente demande de mon collègue député de Taschereau.

Mise aux voix

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion de M. le député de Taschereau? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais mettre aux voix la motion du député de Taschereau. Est-ce qu'elle adoptée?

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Rejeté.

Une voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Un vote par appel nominal. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : Mme Bogemans (Iberville)?

Mme Bogemans : Contre.

Le Secrétaire : M. Chassin (Saint-Jérôme)?

M. Chassin : Contre.

Le Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Contre.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : Et M. Jacques (Mégantic)?

Le Président (M. Jacques) : Abstention. Est-ce qu'il y a d'autres motions préliminaires?

M. Derraji : ...

Le Président (M. Jacques) : Est-ce que vous pouvez déposer votre motion préliminaire, M. le député de Nelligan?

M. Derraji : C'est déjà envoyé.

Le Président (M. Jacques) : Ça a déjà été envoyé? Donc, si vous voulez lire votre motion, nous allons débiter votre intervention... suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 18 h 18)

(Reprise à 18 h 19)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, le député de Nelligan était à déposer une motion préliminaire, ce qu'il fera certainement maintenant.

Motion proposant d'entendre le Service de police de la ville de Montréal

M. Derraji : Oui, merci. Merci, M. le Président. Donc, motion préliminaire :

«[...]conformément à l'article 244 du Règlement de l'Assemblée nationale, [je fais motion afin que] la Commission des transports et de l'environnement tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du 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, des consultations particulières et qu'à cette fin, elle entende dès que possible le Service de police de la Ville de Montréal...»

• (18 h 20) •

Le Président (M. Jacques) : ...

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui. Merci, M. le Président. Combien j'ai?

Le Président (M. Jacques) : 30 minutes.

M. Derraji : OK. Bon, je ne vais pas prendre 30 minutes.

Le Président (M. Jacques) : Maximum.

M. Derraji : Oui, je sais. Merci. La dernière fois, j'ai complètement oublié. Bon, vous allez me dire, pourquoi le Service de police de la ville de Montréal? Je vais juste vous inviter, chers collègues, à suivre avec moi la ligne du temps, c'était très important. Nous étions tous réunis en commission parlementaire, du 6 au 8 février, 6 au 8 février, et j'ai moi-même pris la peine de poser la question suivante aux groupes : Qu'est-ce qu'ils pensent de l'alcool au volant? Il y a des gens qui nous ont dit : Écoutez, on ne l'a pas étudié, ce n'est pas dans notre... notre mission. Il y a des groupes, clairement, qui ont affiché leurs couleurs, et ils nous ont dit : Écoutez, si on suit la science, nous sommes dus à aller de l'avant avec des mesures administratives, avec 0,05.

Donc je ne vais pas refaire tout le débat, ça va être long, mais je vais vous partager cet échange qui est venu quelques jours plus tard, quelques jours plus tard après la fin de notre commission parlementaire. Et je vais citer le directeur du SPVM, que Mme la ministre connaît bien. À la fin de son entrevue... parce qu'il a parlé beaucoup du vol et de la violence armée dans les rues de Montréal, il a parlé de la diminution de 26 %, mais, à la fin de l'entrevue, le directeur du Service de police de la ville de Montréal précise qu'il est d'accord avec la décision d'abaisser la limite d'alcoolémie au volant à 0,05.

Quand on vous dit, M. le Président, depuis le début, que nous avons fait nos devoirs et nous avons des bons arguments, jusqu'à maintenant, ce n'est pas une, ou deux, ou trois personnes qui appuyaient la baisse. Moi, je pense à comprendre que le gouvernement... Je vous le dis ici, moi, je veux juste qu'on me rassure que c'est un choix politique, un choix politique. Le gouvernement fera ce qu'il veut après. Mais, quand j'ai le chef, le directeur du service de police de Montréal... Écoutez, je ne sais pas si je peux déposer ce lien, mais bon, écoute, j'invite les collègues d'aller voir Radio-Can. Voici comment le SPVM compte prévenir la criminalité dans les prochaines années, c'est un segment de 13 minutes, et je vais vous lire ce qu'il a dit.

À la fin de l'entrevue, le directeur du service de... du SPVM précise qu'il est d'accord avec la décision d'abaisser la limite d'alcoolémie au volant à 0,05. Il irait... Là, c'est intéressant parce que c'est la première fois que j'entends un directeur de police, vous savez pourquoi... sont interpellés... ses collègues sont interpellés et donc à la même... au même poids, ferait une logique dans les motions que je viens de déposer. Le coroner vient après, mais il y a aussi le service de police. Il a regardé. Qu'est-ce qu'il a dit, M. Fady Dagher? Il a dit... il irait même plus loin que cela. Lui, il ne veut pas qu'on reste juste à 0,05 : «Donc, pour ceux et celles qui disent qu'il n'y a pas d'appui et qu'on ne comprend pas les réalités, je leur réponds avec la chose suivante : Si on pouvait mettre le 0,00, je serai pour.»

Donc, M. le Président, je ne sais pas vous, mais moi, ça m'a interpellé, quand le ministre... quand le service de police parle qu'il veut baisser le taux à 0,05, mais il nous informe que, si on pouvait mettre le 0,00, il serait pour. Ce n'est pas n'importe qui, c'est le directeur du SPVM. Moi, je ne sais pas, à la place des gens responsables de la sécurité routière... J'ai le goût de leur poser la question : Comment vous interprétez... comment vous interprétez la déclaration de M. Fady Dagher?

Donc, ce qui m'intéresse, M. le Président, avec l'échange avec le directeur du SPVM, c'est que, s'il y a un doute, encore, autour de la table, si jamais... Parce que, là, on le voit, Mme la ministre du Transport a dit que le coroner ne voyait pas l'intérêt d'être là. Moi, quand même, je ne pense pas que... Je comprends que le contexte de l'étude détaillée et de la commission était un peu sur un autre sujet que l'alcool au volant. Nous avons tous vu que, la dernière semaine, il y avait pas mal de jus sur la table par rapport à l'alcool au volant. L'intérêt, il est revenu, l'intérêt, il est revenu sur la place publique, les gens en parlent, les gens en parlent et ils veulent savoir pourquoi, je dirais même les chroniqueurs veulent savoir pourquoi le gouvernement ne veut pas baisser le taux à 0,05.

Ceci étant dit, là, le directeur du service de la police, lui, il ne veut pas parler uniquement de 0,05, il veut parler du 0,00. Ça veut dire : Tu bois... Pas d'alcool au volant, c'est zéro. Ça, ce n'est pas n'importe qui, on parle d'un collaborateur au niveau de la sécurité routière, et ça, ça rejoint un peu la logique de Mme la ministre. Quand Mme la ministre dit sur la place publique qu'on a les mesures, au niveau canadien... les meilleures mesures, oui, nos partenaires, c'est les services de police. Mais j'ai le directeur du SPVM, que, lui, le mentionne publiquement qu'il veut baisser... abaisser la limite d'alcoolémie à 0,05, mais il est même prêt à aller à 0,0.

Alors, reculons un peu. Il y a une semaine, sur la place publique, M. le Président, il y avait deux camps : un qui utilisait des études scientifiques, rapport du coroner, les recommandations de CAA-Québec qui nous a informés que c'était un fléau, l'alcool au volant, des parents endeuillés, l'INSPQ, l'association de la santé publique, des gens que c'est leur domaine et leur champ d'expertise, étudier l'alcool au volant. Mais là, une semaine après, parce qu'on était dans le débat, on était dans l'actualité pour parler de l'alcool au volant, j'ai cette sortie du Service de police de la ville de Montréal. Ce n'est quand même pas rien, M. le Président, ce n'est pas rien, M. le Président, quand j'ai le chef du service de police qui, lui, ne veut pas parler du 0,05, il veut aller au 0,00.

Donc, moi, je pense, c'est quand même important pour les membres de la commission, et je dirais même les gens qui travaillent sur la... au niveau de la sécurité routière, d'avoir un échange avec le Service de police de la ville de Montréal. Au bout de la ligne, moi, j'en suis sûr et certain, ce qu'on veut tous, c'est améliorer le bilan de la sécurité routière, diminuer le risque d'accidents mortels, il faut que ça baisse. Pas besoin de rappeler l'étude NICE, on parle de 0,05 à 0,08, le reste qui est multiplié par six, ça, ça a été dit pas mal de fois, je pense que les gens commencent à apprendre par coeur les arguments qu'on utilise. Je dirais, j'étais dans une... dans une discussion, dans un café, et j'ai entendu des gens utiliser cette étude. Donc, ça démontre que les gens écoutent ce qu'on fait au parlement. Et je les remercie, parce qu'au moins ils pensent que le Parti libéral, qui mène cette bataille contre l'alcool au volant, utilise

des études scientifiques, ils ne se basent sur des ouï-dire ou «on pense que», parce que les gens ne veulent pas... qu'on ne doit pas améliorer le bilan de la sécurité routière.

• (18 h 30) •

Donc, encore une fois, M. le Président, nous avons, devant nous, une déclaration pertinente de quelqu'un qui travaille dans la sécurité. En fait, c'est le responsable de la police. Et son entrevue, elle était basée sur deux éléments. Le premier élément, vous le savez, il y a la violence armée dans les rues de Montréal, où il a parlé d'une diminution de 26 %, et il a parlé aussi des armes à feu saisies qui ont permis aux corps policiers de prévenir des... de prévenir les événements violents. Et dans la même, la même, la même entrevue, M. le Président, c'était quand même toute une déclaration, c'est qu'on ne parle plus de 0,05, on parle du 0,00. Donc, on n'est plus uniquement dans le 0,05, nous sommes rendus maintenant au 0,00, et ça, pour moi, est un élément... c'est nouveau, c'est un élément récent. C'est une déclaration qu'on ne doit pas prendre à la légère, ce n'est pas banal, ce n'est pas banal, vu le poste stratégique de M. Fady Dagher.

Donc, on veut travailler avec nos services. On veut améliorer le bilan de la sécurité routière. Nous avons mis, sur la table, beaucoup d'études scientifiques qui corroborent un peu nos propos et dire : Ce qu'on veut, c'est améliorer le bilan de la sécurité routière que Mme... de la Sécurité routière que Mme la ministre veut améliorer. C'est notre souhait, c'est ce qu'on veut tous, et je pense qu'on partage tous la même volonté.

Et on va tous se donner le meilleur projet de loi, à la fin, parce qu'on va l'amender, le projet de loi. Bien sûr, ça dépend de la volonté de Mme la ministre du Transport et son ouverture aux amendements, mais je tiens à la rassurer que nos amendements vont avoir une seule ligne, c'est améliorer le projet de loi. Et pour améliorer le projet de loi, vu la lacune majeure, que nous avons dévoilée et constatée, de l'absence d'un fléau, à savoir l'alcool au volant... Ce n'est pas mes propos, ce sont les propos de CAA-Québec. C'est eux qui nous ont dit que c'est un fléau, l'alcool au volant. On ne peut pas... on ne peut pas se cacher aujourd'hui de dire qu'il n'y a pas de fléau. Il y a un fléau. Ce qui manque, c'est le courage politique de... ne pas aller de l'avant.

Alors, M. le Président, je ne sais pas vous, mais moi, je me suis senti interpellé, je me suis senti interpellé. Je me suis senti interpellé parce que j'ai le directeur du SPVM qui, lui, sort le 0,00, en fait, il ne parle plus du 0,05, il ne parle plus du 0,05. Bien, il était content de dire : Écoute, moi, là, le débat, je suis d'accord. En fait, il nous a donné raison parce que sa décision, elle est venue le jour où la CAQ a voté contre la motion. Quelle contradiction! J'ai le SPVM à Montréal, le directeur qui appuie la baisse de la limite de l'alcoolémie, et au même moment... En fait, le vote n'a pas eu lieu, le vote n'a pas eu lieu mercredi, le vote a eu lieu jeudi. Mais on savait, on savait, écoutez, écoutez.

Je me rappelle de mon collègue de Saint-Jérôme qui me parlait de la peur. Écoutez, cher collègue, cher collègue, la peur... Qui a parlé de la peur? Donc, est-ce que le directeur de SPVM parle aussi de la peur? Mais non. Lui, il est sur le terrain, lui, il fait son travail par rapport à la sécurité routière. Et c'est là, et c'est là, et c'est là l'essence même de la différence entre nous et la partie gouvernementale, par rapport à cette absence d'un élément extrêmement important, à savoir l'alcool au volant, dans ce projet de loi. Vous avez vu, M. le Président, l'immense... l'émotion que j'ai quand je parle de ce sujet, parce que je veux juste qu'on se donne les meilleurs outils et pour qu'à la fin, en tant que parlementaires, on va tous, tous voter pour ce projet de loi, on va dire : Écoutez, grâce à l'ouverture de Mme la ministre, nous avons eu un bon projet de loi qui va améliorer le bilan et qui va améliorer la sécurité routière au Québec.

Donc, je reviens aux propos de M. Dagher, et c'est très important de mettre le contexte de sa sortie. C'est vrai que sa sortie n'était pas en lien avec l'alcool au volant. Ça a été dans le cadre d'une rencontre avec un journaliste où il parlait des... de la criminalité dans les prochaines années et comment le SPVM voit tout cela. Et ce qui est bien, je vous le dis, ce qui est très, très bien, c'est qu'il nous a... il nous a présenté... C'est quand même la première fois que je vois une telle déclaration d'un responsable que lui, lui est impliqué dans la sécurité routière. S'il y a quelqu'un qu'on doit écouter ici, en Chambre, ou bien en commission parlementaire, c'est le directeur du SPVM.

Une voix : ...

M. Derraji : Je vais vous le dire, pourquoi. Très bonne question, cher collègue. Je vais vous le dire, même si on n'a pas le droit de s'interpeler, je dois suivre les recommandations de M. le Président. Pourquoi? Le moment, premièrement, le moment, je peux dire le timing de la sortie. Le directeur du SPVM, en plein milieu du débat sur l'alcool au volant, il sort publiquement, pour mentionner quoi? Que lui, il est d'accord avec la décision d'abaisser la limite d'alcoolémie au volant à 0,05. C'est quand même tout un «statement», si on peut utiliser le mot, c'est quand même toute une déclaration. Et nous, députés, en pleine commission parlementaire, on va... comme s'il n'y avait rien sur la place publique. On ne peut pas s'empêcher de ne pas l'écouter, et l'entendre, et même, je dirais, aller de l'avant avec sa recommandation. Parce que, si, demain, il y a un enjeu, et le directeur va sortir pour dire : Écoutez, l'enjeu, c'est le taux de l'alcool à 0,05, à 0,08, parce je n'ai pas les outils nécessaires pour donner à mes policiers d'imposer des amendes et des mesures administratives, j'espère que la CAQ va avoir le courage pour dire : On l'a manqué, celle-là. Moi, je vous aide pour ne pas avoir ce genre de réponse. C'est ça, pour répondre au pourquoi, cher collègue.

Donc, je vous le dis parce qu'il ne faut pas attendre un drame ou un autre accident, et, par la suite, vous serez interpellés par le directeur du SPVM pour dire : Écoutez, bien, je vous ai déjà mentionné que moi, j'étais pour le 0,00. Il était pour le 0,005, mais il voulait qu'on aille au 0,00. Donc, donnons au SPVM et aux autres corps policiers avec qui... et je salue, Mme la ministre, parce qu'il était très sincère. On a les mesures les plus performantes comparativement aux autres provinces canadiennes. Mais elle répond quoi à Fady Dagher? La CAQ répond quoi à Fady Dagher aujourd'hui? Il dit qu'il est pour abaisser la limite d'alcoolémie... d'alcoolémie à 0,05. La liste commence à être longue : Santé publique, CAA-Québec, INSPQ, coroner. Là, j'ai chef de police du SPVM, qui n'achète pas l'idée du gouvernement de rester à 0,08. Lui, il veut abaisser les... le seuil, mais, je vous le dis, il ne veut pas uniquement abaisser la limite, il veut du 0,00.

Donc, imaginez, juste un instant, un échange avec le directeur du SPVM en commission parlementaire. Moi, j'en suis sûr, écoutez les collègues, et je veux... je veux citer encore une fois. Écoutez, je ne sais pas qu'est-ce que j'ai, mais je vais citer le député de Saint-Jérôme. Je le vois en train d'interpeler le directeur de police du SPVM, lui dire : Écoute, est-ce que ce n'est pas de la peur, parler au 0,05? J'ai le goût de voir cet échange, M. le Président, j'ai le goût de voir qu'on a les meilleures mesures, question de Mme la ministre au directeur du SPVM. J'ai le goût de l'entendre, parce que lui, contrairement à nous tous, une fois on va terminer ce projet de loi... je sais qu'il y a le projet de l'agence de transport, on verra ça plus tard, mais, entre-temps, pour nous, le travail par rapport à la sécurité routière, il est presque terminé en tant que législateurs. Le travail, il est terminé en tant que législateurs, mais je ne peux pas, devant cette opportunité, cette fenêtre ouverte par rapport à cet effet, dire non. J'ai une déclaration importante de Fady Dagher, en plein... en pleine semaine de discussions, sur toutes les tribunes, en lien avec l'alcool au volant. On ne peut pas, en tant que membres de cette Assemblée, de cette commission, faire abstraction, que cette déclaration du chef de police de Montréal doit passer inaperçue.

Vous allez me permettre de boire un verre d'eau, M. le Président. Et, vous savez, c'est rare, les moments, au Parlement, que j'ai vécus, où j'ai une ligne, comme par hasard, tellement bien faite. On dirait que c'est un film bien préparé, or que ce n'est pas le cas. Ce n'est pas le cas parce que je dirais qu'il y a un éveil, et un éveil qui se traduit aussi, même, dans les sondages de la population. Ce que j'ai entendu... Mme la ministre, qui disait : Parti libéral, pourquoi vous n'avez pas fait cela quand vous étiez au pouvoir? Il a interpellé mon collègue. Je lui ai mentionné, il y avait même une évolution d'un point de vue public, la population québécoise. Et, pour un gars qui a un peu flirté avec la santé publique, je dirais, quand même, une bonne dizaine d'années, moi, ça me tient à coeur, l'acceptabilité sociale. Bien, j'ai 62 %. 62 %, M. le Président, de la population nous appuient, mais je ne peux pas aujourd'hui... Et je veux que les gens qui nous écoutent et qui suivent avec intérêt ce débat sur l'alcool au volant... Parce que laissez-moi vous dire que ma boîte est inondée de messages. Et, d'ailleurs, ce n'est pas terminé, M. le Président, ce débat. Quand on aura des discussions, en temps et lieu, une fois l'amendement Jessica sera déposé, aller un peu décortiquer pas mal d'éléments, j'en suis sûr et certain qu'on va savoir d'autres aspects par rapport aux accidents où l'alcool est impliqué, est en jeu.

• (18 h 40) •

Je reviens maintenant à Fady Dagher. Pourquoi je vous ai dit que la ligne du temps, c'est extrêmement important? Pour une raison très simple, Fady Dagher, en termes de sa position, il est responsable, entre autres, de la sécurité routière. Ses équipes travaillent pour protéger les citoyens. Et, si je fais le lien avec les propos de Mme la ministre, qu'on a les mesures les plus extrêmes, que ça va bien, qu'on n'a pas besoin d'autres mesures administratives, je suis juste la logique que j'ai sur la table, parce que le seul argument qu'on nous a donné, le seul argument de Mme la ministre, qui était, bien entendu, bien préparé et en discussion avec ses équipes, qu'on a les mesures les plus extrêmes, que ça va bien, que ça marche et que ça donne des résultats... Mais, si ça marche bien et que tout le monde, surtout ceux qui travaillent pour la protection, pour veiller à la sécurité routière... s'ils avaient l'ensemble des éléments pour stopper le fléau... j'utilise «le fléau» parce que ce sont les propos de CAA-Québec, pour stopper le fléau, pensez-vous un instant que le chef de police de Montréal n'a que ça à faire, sortir, en bonne et due forme, et dire : Écoutez, moi, là... En fait, il nous donnait... il donnait raison au Parti libéral, il donnait raison à la motion que j'ai déposée la semaine dernière : Je suis d'accord avec la décision d'abaisser la limite d'alcoolémie au volant à 0,05. C'est sa déclaration, on n'invente rien, mais, je dirais même, lui nous invite même... Écoutez, si on pouvait mettre le 0,00, je serais pour, indique-t-il.

Donc, c'est pour cela, M. le Président, moi, je rêve d'un échange où l'ensemble de mes collègues vont avoir l'opportunité de dire au chef de police : Pourquoi vous avez demandé à ce qu'on baisse la limite d'alcoolémie? Il va y avoir des arguments du chef de police, il va y avoir les arguments de Mme la ministre, il va y avoir les arguments de la partie gouvernementale, première partie, parce que lui, il était pour le 0,05, mais, deuxième partie, et ça, je ne l'ai pas vu venir, M. le Président, lui, il est carrément contre l'alcool au volant. Lui, il n'y a pas de 0,05. Lui, il ne veut pas, c'est zéro. Et, d'ailleurs, il y a des endroits, il y a des endroits, à l'échelle internationale, où on parle de ça, on parle... on parle de cet enjeu, on parle de 0,00. Je ne l'ai pas mentionné parce que, jusqu'à maintenant, la plupart des études, on parle plus du 0,05.

Alors, je vais prendre les... ce qui me reste, M. le Président, pour conclure. Je comprends, Mme la ministre, elle a pris la peine, tout à l'heure, de nous dire que le coroner ne voulait pas être là. Il a été interpellé. Je la remercie pour sa réponse. Nous, nous avons parlé avec le coroner. Il était content de nous partager ses recommandations. Maintenant, quand elle voit... quand elle a vu la sortie du chef de police de la ville de Montréal, qui n'était pas invité, lui, en commission parlementaire, qui n'a pas reçu d'invitation, ça va être quoi, sa réponse? Surtout que, maintenant, j'ai le chef de police de la métropole que lui, publiquement, il est pour le 0,05, mais, je vous le dis encore une fois, pas uniquement ça, lui, il va aller même au 0,00. Je vais juste me limiter au 0,05.

Donc, je vais reformuler ma question, je ne sais pas si Mme la ministre va répondre, M. le Président, tout à l'heure elle a répondu au coroner, mais, par rapport à la SPVM, est-ce qu'elle ne voit pas d'un bon oeil avoir un échange sur la sécurité routière et l'alcool au volant avec le chef de police, M. Fady Dagher? Est-ce que les collègues n'aimeraient pas avoir un échange? Et je vois l'excitation du député de Saint-Jérôme, j'en suis sûr et certain que... Il a tellement de questions sur la peur et sur la place de l'alcool au volant dans le cadre de la sécurité routière. J'en suis sûr et certain qu'il va avoir du fun et un réel plaisir, en tant que membre de cette commission... avoir un excellent échange, avec un... un excellent échange. Il est capable, il est capable d'avoir un excellent échange de fond, en profondeur sur l'alcool au volant avec le chef de police.

Et là on va tous sortir... sortir gagnants. On va tous sortir gagnants, parce que, probablement, les arguments de la ministre vont convaincre le chef de la police de Montréal pour dire : Écoutez, c'est vrai, on a tous les éléments pour

pouvoir... pour pouvoir continuer notre travail. Et les mesures administratives que le Parti libéral, l'opposition, mais même... collègue aussi, que je tiens à remercier, c'est... je ne suis pas seul, mon collègue, député de Taschereau, aussi, parle de l'alcool au volant et des mesures administratives. Bien, probablement, au bout de la ligne, vont... va vous dire : Vous avez raison. Le chef de police, M. Fady Dagher, vous avez réussi à le convaincre, il a tous les éléments, il ne veut plus du 0,00. Mais, malheureusement, on ne peut pas faire ce débat parce qu'on n'a pas eu l'occasion de l'entendre.

Et, vous le savez, encore une fois, la pertinence de cet ajout, sa déclaration ne date pas de l'année dernière. Je peux vous l'accorder, le rapport du coroner, il est venu avant le dépôt de votre projet de loi. Le projet de loi aurait dû être amendé et suivre les recommandations du coroner, si on veut bien faire les choses, le projet de loi a oublié les recommandations du coroner. Sur ce point, je veux qu'on le prend en considération, et que ce soit enregistré, et qu'on se tient tous responsables. Si, demain, il y a un autre rapport du coroner qui nous recommande la même chose, on a failli à notre mission en tant que législateurs et en tant qu'élus responsables, membres d'une commission sur le transport, et qui... nous tous, on veut améliorer le bilan de la sécurité routière.

Alors, M. le Président, j'espère, j'espère cette fois-ci qu'on va dire oui à la convocation de M. Fady Dagher. Je pense que les gens qui nous suivent, parce que c'est un canal qui est hyperpopulaire... et les gens vont nous suivre, ils vont dire : Quelle, quelle, quelle bonne idée d'avoir le chef de police de Montréal, M. Fady Dagher, en commission parlementaire et que l'ensemble des élus puissent lui poser la question : Pourquoi vous voulez le 0,00? Parce que, pour lui, le 0,05 est acquis, et lui, il a déjà dit oui, mais il nous donne l'opportunité même pour le 0,00. Bien, moi, j'aimerais bien juste qu'il vienne nous expliquer le pourquoi, et le raisonnement, et le cheminement qui l'a mené à dire publiquement il est pour le 0,05. Ce n'est pas n'importe qui, M. le Président, c'est le chef de police de la ville de Montréal. Sur ce, M. le Président, j'espère que mes collègues vont accepter, et ils vont voter pour entendre M. Fady Dagher en commission parlementaire. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Je vous invite quand même, tout le monde, à faire attention dans les propos qui sont tenus, surtout envers les collègues qui sont assis ici, ça... avec l'ensemble des 125 députés de l'Assemblée nationale, dont tout le monde fait partie. M. le député de Taschereau.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Bien, d'abord, je veux... je veux remercier le collègue de Nelligan, là, pour cette proposition de motion, là, qui vise à demander, en fait, à ce qu'on entende, dès que possible, le Service de police de la ville de Montréal. Ça m'apparaît une bonne idée à plusieurs égards.

• (18 h 50) •

La première des choses... En fait, je vais... je vais retourner, en fait, au... à mon document ici, là. Tout à l'heure, je vous ai parlé, M. le Président, là, des principes qui soutiennent la Vision Zéro. Je me permets de les rappeler, parce qu'on ne le dira jamais assez souvent, puis je le dis, il va falloir qu'on appuie toute la réflexion du projet de loi là-dessus : Les décès et les blessures graves sont évitables, les humains font tous des erreurs, la sécurité routière est une responsabilité partagée puis les limites de vitesse sont fixées selon la vulnérabilité. Bon.

Maintenant, cette Vision Zéro là s'appuie sur cinq leviers. Il y a un truc pour s'en rappeler, là, c'est cinq e, donc cinq mots qui commencent par e. Vous allez voir, c'est très simple. D'abord, il y a les environnements, les... l'environnement, en fait, là, donc les aménagements dans lesquels on va... qu'on va construire, des environnements qui vont... des environnements qui vont réduire la vitesse de circulation des automobiles, des environnements qui vont favoriser la visibilité des piétons et des cyclistes, qui va favoriser aussi, bien, évidemment, les cyclistes et les piétons d'être vus par les automobilistes, des environnements qui vont réduire la vitesse de circulation, évidemment.

Bien, ça, je pense que c'est un... tu sais, c'est... ce n'est pas à l'intérieur tant que ça du projet de loi n° 48 qu'on va aborder ça, quoique, mais c'est principalement aussi à travers le... la révision du *Tome I* sur les conceptions routières. Parce que c'est ce guide-là, c'est ce guide de conception routière du ministère des Transports et de la Mobilité durable qui, après ça, est utilisé par les municipalités du Québec qui peuvent prendre ce guide-là et l'appliquer à la lettre ou encore faire un peu mieux à partir de ce guide-là, mais c'est comme la base sur laquelle on s'appuie pour concevoir les routes au Québec. C'est un livre de recettes. C'est un peu comme le code du bâtiment, M. le Président, dans lequel les gens doivent assurer le minimum, c'est-à-dire que ce qu'il y a dans le code, c'est le minimum requis, puis après ça, si on veut faire mieux, tant mieux, là. Mais donc c'est un code de conception... des routes qui a été... qui a été fait il y a longtemps, mais qui n'a pas été révisé depuis, donc, de nombreuses années. Donc, c'est le premier e, les environnements, donc les aménagements.

Il y a un deuxième... il y a un deuxième e, qui est l'engagement citoyen. Bon, ça, c'est beaucoup les élus qui prennent position publiquement pour améliorer la sécurité routière, ça va être tout le travail de la SAAQ, mais l'engagement citoyen, c'est un volet sur lequel on travaille peu au Québec. Je me souviens de la ville de Québec, là, qui... je l'ai mentionné, je pense, dans le principe, mais, au cas où, je vous le rappelle, là. Donc, dans le... à la ville de Québec, il y avait cette idée-là de faire une espèce de contrat d'engagement moral des citoyens et des citoyennes, dans lequel on leur demandait de s'engager à faire attention, à faire preuve de prudence quand on est sur la route au volant d'un véhicule, peu importe la taille, peu importe la grosseur ou la masse, et donc être prudent vis-à-vis les plus petits. Et donc cet engagement citoyen là... Je ne sais pas si les résultats ont été à la hauteur de ce que la ville de Québec voulait faire, parce que c'est un enjeu qui est difficile à aller chercher, mais... il y a certainement, en tout cas, quelque chose là à travailler. Je pense que les gens doivent être fiers de faire attention aux autres, d'avoir un... de ne pas avoir de point de démerite, de respecter, dans le fond, le Code de la sécurité routière, de ne pas être impliqués dans des accidents, dans des collisions avec d'autres automobilistes ou avec des usagers vulnérables.

Là, il reste trois e, hein? Environnement, engagement citoyen, il en reste trois, et c'est trois importants dans le cadre de... dans la discussion qui tourne autour de la motion de mon collègue à l'effet d'inviter, là... d'entendre le Service de police de la ville de Montréal, parce que ces trois e-là ont un lien, en fait, avec les services de police. Le premier, c'est l'éducation. Les services de police jouent un rôle d'éducation à la sécurité routière. Les policiers déploient des opérations pour faire connaître les modifications qui ont été apportées au Code de la sécurité routière. Les policiers déploient des opérations pour rappeler les différentes dispositions du Code de sécurité routière, vont mettre en oeuvre un paquet d'éléments, c'est ça, pour faire connaître, en fait, pour faire de l'éducation auprès des usagers de la route, qu'ils soient piétons, qu'ils soient cyclistes, qu'ils soient automobilistes, chauffeurs de camion, peu importe. Les services de police ont une approche qui n'est pas juste répressive mais aussi proactive, c'est-à-dire qu'on va au-devant des gens, puis on renseigne. Puis même, rappelez-vous, vous avez peut-être déjà connu ça, bien, les policiers qui viennent dans les écoles aussi, il y a du travail qui se fait dans les écoles primaires, dans les écoles secondaires. On ne parle pas uniquement, évidemment, de sécurité routière, mais, entre autres, parce que c'est une partie importante du travail des services de police, tous paliers confondus, là, police... les corps de police municipaux comme les corps de police... bien, la sûreté... la Sûreté du Québec. Donc, il y a ce travail d'éducation là qui est fait par les services de police, qui est extrêmement important, présent, de plus en plus. Et je les en félicite, parce que ce rôle-là d'aller au-devant permet de faire de la prévention, permet évidemment de ne pas avoir à constater une infraction, à constater un méfait, mais d'agir en amont pour éviter que ces mauvais comportements là se produisent. Donc, environnement, engagement citoyen, éducation.

Le quatrième e, bien, c'est l'encadrement, donc la surveillance et le contrôle. Évidemment, c'est le premier rôle auquel on pense quand on pense aux services policiers. C'est toute l'application du Code de sécurité routière. Les services de police prennent le code et l'appliquent pour le faire respecter. Puis c'est vrai pour les services de police, tous les paliers de tous les paliers, donc la Sûreté du Québec puis les corps municipaux mais aussi les contrôleurs routiers, les contrôleurs routiers ont un champ d'expertise qui est assez précis, bien, ont à faire respecter les lois que nous avons... que nous adoptons ici et auront, donc, à mettre en oeuvre la nouvelle mouture du Code de sécurité routière une fois qu'elle sera... que cette loi-là sera sanctionnée. Donc, évidemment, les services de police agissent non seulement sur l'éducation mais aussi sur l'encadrement, qui, en d'autres termes, revient à toute la partie de surveillance et de contrôle. Évidemment, on... Donc, c'est un rôle important qui leur est dévolu, puis évidemment ils sont aux premières loges. Je ne sais pas quelle proportion de leur... du temps de leur travail que ça représente, mais c'est clair que c'est un enjeu... un aspect, en fait, de leur travail qui doit les occuper quand même passablement.

Puis le cinquième e, parce que, là, j'ai nommé, la... les environnements, l'engagement citoyen, l'éducation, l'encadrement, il en reste un seul, c'est l'évaluation, l'évaluation qui se fait à partir des données qui sont recueillies sur le terrain. Et l'évaluation, c'est de prendre les données, donc, qui proviennent essentiellement des corps de police puis des contrôleurs routiers, là. Il n'y a pas beaucoup de sources de données sur l'accidentologie au Québec, sur le respect ou non du Code de la sécurité routière qui ne provient pas directement des différents... des différents corps policiers du Québec et des contrôleurs routiers au Québec. C'est... ce sont ces travailleurs, ces travailleuses qui vont constater, à travers leurs différents outils, à travers leurs différentes opérations, à travers leurs interventions sur le terrain, l'ensemble des données, qui, après ça, seront ramenées, le plus souvent, là, à la Société de l'assurance automobile du Québec, mais j'imagine aussi au ministère des Transports, pour être comptabilisées, pour être mises en carte, pour être capable de dresser des bilans, faire des rapports qui nous permettent, après ça, d'améliorer les systèmes de sécurité... le système de sécurité routière au Québec. Donc, sans ce travail-là, au niveau de l'évaluation, donc de la collecte de données, essentiellement qui vient des corps policiers et des contrôleurs routiers, on ne serait pas capable de faire une évaluation qui aurait du bon sens ici, au Québec.

Pourquoi je vous dis tout ça, M. le Président? Bien, d'abord, pour mettre en lumière le fait que les services de police et les contrôleurs routiers jouent un rôle essentiel dans l'application du Code de sécurité routière, mais, de manière générale, sur le bilan routier au Québec, principalement au niveau, là, de l'éducation, de l'encadrement puis de l'évaluation. Mais aussi parce que je remarque que, dans les audiences que nous avons tenues, du 6 au 8 février, nous n'avons rencontré aucun corps de police et nous n'avons pas rencontré non plus les contrôleurs routiers. Ils jouent pourtant un rôle essentiel dans la mise en oeuvre de toute la stratégie de sécurité routière au Québec. Et nous n'avons pas attendu aucun corps de police et non plus les contrôleurs routiers.

Moi, il manque clairement quelque chose, là, dans notre réflexion. La commission a un ombrage, un angle mort important. Il y a une partie importante de toute la mise en oeuvre de l'éducation, de l'encadrement et de l'évaluation dont nous n'avons pas pu traiter parce que différents... parce que ces corps policiers, les contrôles routiers n'ont pas été entendus. Évidemment, les contrôleurs routiers ont... je le sais, ont soumis un mémoire. J'invite, là, tous les parlementaires, tous les membres de la commission à lire leur mémoire. Fort intéressant, notamment sur la question de l'article 327, là, le principe de prudence dont j'ai parlé, là, dans mes remarques préliminaires. Je pense que leur préoccupation par rapport au principe de prudence et par rapport aussi à ce qui se passe... Les bons exemples qu'on retrouve, notamment, en Ontario sont éloquentes et mériteraient toute l'attention nécessaire, mais on n'a pas eu cette chance-là de discuter avec les corps policiers.

Évidemment, les corps, ils appliquent, hein... ils appliquent cette... ce Code de sécurité routière là. Quand on parle... Tantôt, le collègue parlait de l'alcool au volant. Évidemment, bien, ils peuvent avoir déjà des idées sur comment on peut améliorer le bilan au Québec. J'étais content d'entendre mon collègue de Nelligan parler de la prise de position du chef de police de la ville de Montréal quant à la limite permise qu'on devrait autoriser quant à l'alcool, là, dans le sang quand on conduit.

• (19 heures) •

Mais il faut se rappeler aussi que ce sont eux qui vont mettre en application les différentes mesures qui touchent notamment les barrages policiers. C'est eux qui font la preuve aussi, c'est eux qui... tu sais, qui manipulent les fameuses ballounes, là, les éthylomètres. C'est eux qui les... qui les utilisent, c'est eux qui font la preuve qui, après ça, sera utilisée contre les personnes qui sont prises en flagrant délit de conduite en état d'ébriété et qui, après ça, bien, pourront commencer peut-être à être considérées par le système de justice québécois comme des personnes qui ont des enjeux... qui présentent un danger certain, là, pour la population québécoise. Mais c'est aussi beaucoup d'autres aspects, c'est aussi tout le respect des traverses piétonnes, c'est les opérations de sécurité routière autour des écoles, c'est le respect de la vitesse. C'est un paquet d'enjeux qui est couvert par le service de police.

Tout à l'heure... Je vais prendre une gorgée moi aussi. Un peu plus tôt, au cours de cette session, je vous ai dit, moi, que j'ai commencé à m'intéresser plus particulièrement à la sécurité routière en 2014, suite au décès de Mathilde Blais à Montréal alors qu'elle circulait à vélo. Une des... un des groupes... en fait, un des éléments qui a été créé par le ministre des Transports, à l'époque, avait été un groupe de discussion sur la sécurité routière, auquel j'avais été convié. Il y avait différents groupes, évidemment, là, les... qu'on a entendus, là. Moi, je représentais un organisme. Il y avait aussi, là, les Vélo Québec de ce monde qui étaient là. Il y avait... bon, mais il y avait aussi... sur ce groupe de discussion là, il y avait les services de police. Il y avait... de mémoire, il y avait... je pense, le SPVM était présent, la Sûreté du Québec, puis il y avait en plus un organisme qui représentait les directeurs... les directeurs généraux des services de police, ou quelque chose comme ça, en tout cas, bref, les têtes dirigeantes, en fait, des différents services de police. Et, si vous saviez, M. le Président, les échanges qu'on avait avec eux, parce que leur point de vue était complètement différent des autres groupes qui voyaient à travers cet... ce groupe de discussion là l'opportunité d'améliorer ces... le bilan routier. Et, quand on tombe dans la mise en application, là on change complètement de perspective, complètement.

Donc, moi, si... moi, j'aurais été très, très heureux de pouvoir entendre la Sûreté du Québec, par exemple, de pouvoir entendre le SPVM, de pouvoir entendre les contrôleurs routiers, présents dans cette... en audience, pour être capable d'avoir leur point de vue, de les entendre. C'est eux qui opèrent la sécurité routière au Québec. Ils sont les premiers intervenants sur la... sur nos routes. C'est fascinant de les entendre parler puis de voir combien des dispositions qu'on voudrait mettre de l'avant, des fois, vont complètement compliquer leur travail, peut-être par manque de ressources, des fois par... pour différentes raisons, en fait, et c'est ce qui serait venu enrichir la discussion. Et je pense que, comme législateurs, on aurait eu, encore une fois, une perspective qui nous aurait permis d'écrire le meilleur projet de loi. La pire affaire qui pourrait arriver, c'est qu'on décide de se voter des choses ici, à travers le code... la révision de... à travers le PL n° 48, puis que, finalement, à l'extérieur, bien, ça commence à dire : Bien, on ne pourra pas mettre ça en application. On aurait été mieux de les avoir en amont pour discuter, pour avoir cet espace de discussion là avec eux autres.

Donc, je le dis, je le répète, on passe à côté de quelque chose. Et donc je suis très content qu'on se donne l'opportunité d'envisager de pouvoir entendre le SPVM. Au moins, on aura entendu un corps policier au Québec, qui pourrait nous donner son... sa perspective de... du projet de loi n° 48. Il faut rappeler que, les corps de police, aussi, je pense qu'ils comprennent bien leur rôle, comme je l'ai dit tantôt, dans la mise en application, mais... d'une part, d'autre part aussi dans la... dans... là où on peut aller, en fait, ils sont très proactifs dans la vision de ce que la sécurité routière peut et doit être au Québec.

Je rappellerai, là, à ce titre-là, que la Sûreté du Québec, qui, à ce qu'on m'a dit, là, s'est désistée, en fait, là, peut-être, encore une fois, par manque de temps, là, de préparation, je ne sais pas... je ne connais pas les... je ne connais pas les délais puis je ne connais pas les raisons qu'ils ont... qui ont été évoquées, là, mais la Sûreté du Québec s'est dotée elle-même d'une Vision Zéro au Québec. Donc, tout le corps policier qui couvre le territoire du Québec, en dehors des grandes villes, bien, a elle-même adopté des... un énoncé important, a adopté une Vision Zéro, et donc s'inscrit dans une vision qui est extrêmement intéressante et pertinente. Donc, je pense qu'on aurait eu beaucoup à apprendre. J'espère pouvoir entendre le SPVM. Je pense qu'on se donnerait une belle opportunité de pouvoir valider, en fait, certains éléments qu'on pense inscrire dans le projet de loi. Je vous le dis, des fois, là, on pourrait se faire réaligner les yeux en face des trous, des fois, puis, des fois, bien, ça nous amènerait aussi des idées ou des encouragements à aller dans une direction. Notamment, sur la question d'alcool au volant qu'a évoquée le collègue de Nelligan, peut-être qu'effectivement ils ont une perspective qui est très intéressante là-dessus. Moi, j'étais très content qu'on m'apprenne que le chef du SPVM avait eu cette position-là. Ça m'avait échappé. Donc, merci de me l'avoir rappelé, mais je pense qu'on gagnerait...

Et donc j'insisterai, là... Donc, moi, je vais voter en faveur de cette motion-là et je vais inciter évidemment la partie gouvernementale à aller dans le même sens pour être capables de se donner les perspectives les plus larges possibles pour être capables d'avoir le meilleur projet de loi n° 48. J'arrêtera là, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Frédéric Beauchemin

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, le chef du Service de police de la ville de Montréal, Fady Dagher, ce n'est quand même pas n'importe qui. À Longueuil, il a fait un job extraordinaire, réduction du taux de criminalité sur territoire de la Rive-Sud de façon significative, énormément d'expérience de terrain. À Montréal, il y a eu une année 2022 relativement spectaculaire dans... Tout est relatif dans le monde, là, ici, mais la violence

armée a baissé de 26 % dans les rues de Montréal en 2022 sous sa gouverne, encore un homme de résultat. Je pense que c'est important de l'écouter quand il dit... quand il donne son opinion. Si, d'emblée, il dit : Si on pouvait mettre le 0,00 à la place, je serais pour et je pense que c'est important d'écouter le chef du Service de police de la ville de Montréal.

Donc, pour la motion préliminaire de mon collègue de Nelligan, c'est certain qu'évidemment je vais supporter... Pour Fady Dagher, dire que les mesures en place, une fois que tu atteins 0,08, sont bonnes, puis je pense que le concept est relativement simple, il va dire oui. On est dans cette situation-là où est-ce qu'on a les outils, une fois que quelqu'un est à 0,08, qu'effectivement les mesures sont sévères, puis on peut les appliquer, mais ce n'est pas ça, encore une fois, qui compte.

Ce qui compte, là, c'est entre le 0,05 puis le 0,08, parce que, du point de vue de la police de la Communauté urbaine de Montréal... de la ville de Montréal, excusez-moi, je me date en disant ça, ce qui est important de se rendre compte ici, c'est que tout le temps que les policiers de la ville de Montréal sont sur une scène d'accident... Je ne sais pas combien des 85 décès du Québec, là, sont sur le territoire de la ville de Montréal, là, mais, pour tout le temps que l'ensemble des corps policiers du Québec, dans son ensemble, sont sur une scène d'accident, pour les 85 décès, ça, c'est du temps que la police ne passe pas à faire autre chose comme la protection des citoyens contre le crime organisé, contre des intrusions illégales dans les maisons des gens, ça, c'est du temps que la police ne peut pas passer à faire ce que doit, c'est-à-dire nous protéger.

Donc, le point le plus important dans tout ça, c'est que, quand le policier en chef de la ville de Montréal dit : Moi, je veux qu'on arrête de niaiser, là, puis qu'on aille à 0,00, nous, on propose d'aller à 0,05, il faut l'écouter parce que lui, il gère du monde que leur job dans le quotidien, c'est de nous protéger, puis il n'y a pas assez de ressources pour le faire. Puis on regarde les résultats qu'il y a en 2022 avec l'effectif qu'il y a, puis il a été capable de baisser à 26 %. Imaginez-vous donc ce que ça pourrait être, sa performance, si, au lieu de perdre du temps à arrêter le monde qui sont chauds au volant, bien, le ministre... excusez, le chef de la police pourrait, donc, avoir ses effectifs déployés à protéger les citoyens.

Donc, quand le chef de la police de la ville de Montréal parle que c'est important que le taux d'alcoolémie au volant passe à 0,05 dans une entrevue que ce n'était pas ça, le sujet, là... On l'a vue, l'entrevue, dans le journal, ce matin, là, ce n'était pas ça, le sujet. Ça a adonné qu'il en a parlé, là. Donc, il s'est introduit dans la conversation nationale à ce sujet, mais, quand il en mentionne, bien, je pense que c'est important d'en parler puis je pense que c'est un effort de société qu'on doit faire pour prendre, parfois de façon courageuse, une décision difficile que, pour Mme la ministre ou pour le gouvernement de la CAQ... d'y aller de l'avant avec ça.

• (19 h 10) •

C'est comme... c'est comme à une certaine époque où est-ce que la ceinture n'était pas obligatoire. Je ne sais pas si vous vous rappelez... je ne sais pas si vous vous rappelez de cette époque-là, mais, quand la ceinture a été rendue obligatoire, les gens n'ont pas aimé : Ah! ma liberté, ça va m'empêcher de bouger librement dans mon auto, je n'aime pas ça, je me sens restreint. Il y a eu des avancées incroyables au niveau de la technologie. Moi, j'étais jeune en 1976, là, quand c'est arrivé, mais je peux juste vous dire que ça a changé le monde, parce que des accidents en voiture pas de ceinture de sécurité puis des accidents en voiture avec ceinture de sécurité... la survie des passagers, elle est incroyablement supérieure.

Donc, je sais qu'on a vu des photos de Mme la ministre, banquette arrière, dans sa voiture, pas attachée. C'est des risques personnels. Tout le monde peut prendre...

Le Président (M. Jacques) : ...on va dans un autre sujet, là. Je pense qu'il faudrait revenir...

M. Beauchemin : Bien, je fais juste dire que... je fais juste dire que chacun peut prendre...

Le Président (M. Jacques) : Je pense que... On a donné, de un, le nom de la ministre et non pas son... l'interpeler selon le... son poste.

M. Beauchemin : Bien, je voulais juste dire que...

Le Président (M. Jacques) : Donc, Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable. On ne peut pas l'interpeler par son nom de famille, de un, et, de deux...

M. Beauchemin : ...pas mon intention d'y aller personnel.

Le Président (M. Jacques) : Parfait. Vous pouvez continuer.

M. Beauchemin : Je m'excuse, là, je voulais... Quand je dis que Mme la ministre a été, sur le sujet à propos de la ceinture, sur la banquette arrière... honnêtement, pour moi, c'est un... c'est des risques personnels.

Le Président (M. Jacques) : ...vous le refaites. Donc, j'aimerais qu'on revienne au sujet, par rapport à où est-ce que vous en étiez.

M. Beauchemin : OK. Bien, ce que j'essayais de dire, M. le Président, c'est que chacun peut prendre des risques personnels, OK, c'est la réalité de notre situation, mais il y a eu une acceptabilité sociale qui a suivi l'imposition du

port obligatoire de la ceinture, puis on a voté tous, à l'époque, pour assurer la sécurité de nos citoyens en leur permettant d'être protégés avec la ceinture.

On devrait, donc, écouter le chef de la police de la ville de Montréal pour pouvoir permettre d'avoir son opinion, pour qu'il puisse partager son intelligence avec nous, parce que c'est une décision qui semble être difficile, pour le gouvernement, d'aller de l'avant, à faire en sorte qu'on inclue le 0,05 dans ce projet de loi là, mais, en ce qui me concerne, en ce qui concerne l'opposition officielle, c'est quelque chose d'extraordinairement important parce que c'est aussi important que le port de la ceinture. On se doit d'avoir le guts de prendre des décisions difficiles pour l'avenir des Québécois. 85 personnes décédées, 220 blessés graves, le temps des policiers de la ville de Montréal et de l'ensemble des corps policiers du Québec, dans son grand complet, perdu à gérer des scènes d'accident parce que, justement, les gens se sentent libres d'aller au-dessus du 0,05, jusqu'à 0,08...

Moi, je pense que c'est important, comme la ceinture, elle est importante, qu'on passe en avant puis qu'on décide de progresser pour s'assurer justement qu'on permette une meilleure utilisation de nos ressources, qu'on permette de sauver des vies, qu'on permette d'avoir moins de blessés graves, que nos villes soient mieux protégées par un corps policier qui va pouvoir être déployé de façon plus optimale sur le terrain. Pour moi, M. le Président, là, ça, c'est extrêmement important.

Je pense que, dans tout ça, quand on entend un homme de terrain, quelqu'un qui a été sur le terrain à faire la job de policier, une personne qui est crédible, qui concentre ses actions au quotidien à protéger les citoyens et qu'il sait très bien que, pour lui, c'est un fardeau qui peut être évité simplement en réduisant de 0,08 à 0,05 le nombre de soirées, d'après-midi de scènes... de scènes d'accidents mortels causés par l'alcool au volant, qui lui permettrait d'être beaucoup plus optimal dans son quotidien, et ce, pour le reste du temps, quand on entend Fady Dagher, le chef du service de police de Montréal, dire ça, bien, je pense qu'on devrait l'écouter.

Je pense que c'est important que cette motion préliminaire là soit acceptée. Et je m'excuse, M. le Président, pour l'imbroglio de tantôt. J'avais... Je ne pensais pas que ce n'était pas correct. Alors, allons-y comme ça.

Mise aux voix

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Marguerite-Bourgeoys. Est-ce que la motion préliminaire du député de Nelligan est adoptée?

Une voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Par appel nominal, M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : M. Beauchemin (Marguerite-Bourgeoys)?

M. Beauchemin : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : M. Chassin (Saint-Jérôme)?

M. Chassin : Contre.

Le Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Contre.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : Et M. Jacques (Mégantic)?

Le Président (M. Jacques) : Abstention. La motion est rejetée. Je vous remercie de votre collaboration. Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 19 h 16)