



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 12 mars 2024 — Vol. 47 N° 42

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 (2)

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

2024

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 12 mars 2024 — Vol. 47 N° 42

Table des matières

Motion proposant d'entendre l'Institut national de santé publique du Québec	1
M. Monsef Derraji	1
M. Etienne Grandmont	5
Mme Michelle Setlakwe	10
Mise au voix	13
Motion proposant d'entendre l'Office des personnes handicapées du Québec	
M. Etienne Grandmont	14
Mme Michelle Setlakwe	18
M. Monsef Derraji	20
Mise aux voix	22
Motion proposant d'entendre l'Association Restauration Québec	23
M. Monsef Derraji	23

Autres intervenants

M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault

M. Yves Montigny

M. Mathieu Lemay

Mme Catherine Blouin

Mme Agnès Grondin

Mme Isabelle Poulet

Le mardi 12 mars 2024 — Vol. 47 N° 42

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 (2)

(Neuf heures cinquante 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 de poursuivre 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.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Gendron (Châteauguay) est remplacée par Mme Poulet (Laporte); et monsieur... Mme Dufour (Mille-Îles), pardon, par Mme Setlakwe (Mont-Royal—Outremont).

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la secrétaire. Je vous rappelle que lors de l'ajournement de nos travaux, le jeudi 22 février, nous en étions à l'étape des motions préliminaires. Avant de débiter l'étude article par article, est-ce qu'il y a d'autres motions préliminaires?

M. Derraji : Oui, M. le Président, si vous le permettez.

Le Président (M. Jacques) : Oui. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Bien, bonjour.

Le Président (M. Jacques) : Bonjour.

Motion proposant d'entendre l'Institut national de santé publique du Québec

M. Derraji : Bon retour. Bonjour, chers collègues. Très heureux de vous revoir après deux semaines en circonscription, où j'ai eu le grand plaisir de rencontrer pas mal d'acteurs en matière de transport, M. le Président.

Donc, je dépose la motion et elle est déjà envoyée. Donc, si vous voulez l'afficher pour les collègues. Donc, 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 l'Institut national de santé publique du Québec.» Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député. Je vous invite...

M. Derraji : Vous voulez que j'enchaîne?

Le Président (M. Jacques) : Oui.

M. Derraji : Oui. Combien j'ai, juste pour...

Le Président (M. Jacques) : Vous avez 30 minutes.

M. Derraji : Combien?

Le Président (M. Jacques) : 30 minutes.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : OK. Bon, bien, heureux, M. le Président, de parler aujourd'hui de l'INSPQ. Et, comme vous le savez, ayant moi-même passé quelques années au niveau de l'École de santé publique de Montréal, affiliée à l'Université de Montréal, très heureux de... Et d'ailleurs, je pense que je vais le déposer... on va le déposer, c'est un avis, un avis scientifique, un avis scientifique sur la réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un

véhicule automobile. Donc, je vais le déposer pour le bénéfice des membres. Si on peut l'envoyer, Marc, pour le bénéfice des collègues, mais je vais quand même me permettre, M. le Président, de prendre quelques minutes, parce que cet avis, qui date quand même de février 2010, est extrêmement important. Et je tiens à remercier les auteurs qui ont travaillé dans ce sens, notamment Étienne Blais, professeur adjoint, Centre interuniversitaire de recherche en réseau d'entreprise, la logistique et transport, unité Sécurité, prévention des traumatismes, au niveau... la Direction du développement des individus des communautés à l'Institut national de santé publique, et Pierre Maurice, médecin spécialiste en santé communautaire, de l'unité Sécurité et Prévention des traumatismes.

Un document, M. le Président, d'à peu près 70 pages, beaucoup, beaucoup, beaucoup de références scientifiques, des articles scientifiques. Ça va être très long le lire, c'est pour cela que je le dépose, mais je vais quand même prendre le temps... et juste pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, parce que c'est très important, mettre tout le monde dans le contexte, nous sommes en train d'étudier le projet de loi n° 48. Ça veut dire quoi, le projet de loi n° 48? C'est la 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. Et, en matière de sécurité routière, nous avons, nous, au Parti libéral, demandé au gouvernement de prendre le temps nécessaire, en commission parlementaire, d'étudier l'alcool au volant. Malheureusement, il n'y avait pas... il n'y avait pas mention de l'alcool au volant, ni dans le projet de loi. Nous avons posé des questions, d'une manière très directe, aux groupes qui sont venus, et la bonne majorité de ces groupes était pour la baisse du taux d'alcool à 0,05 et l'imposition de mesures administratives.

Maintenant, M. le Président, je vais quand même avoir... je vais demander votre attention par rapport à cet avis scientifique. Et, dans cet avis, on... qu'est-ce qu'on mentionne? L'alcool au volant comme problématique actuelle de sécurité routière. Je veux juste chronométrer pour ne pas perdre mon temps, M. le Président, et vous aussi. Donc : «Malgré les progrès réalisés au cours des 40 dernières années, la conduite d'un véhicule automobile sous l'influence de l'alcool demeure toujours un problème important et actuel de santé et de sécurité publique.» Et, dans cet avis scientifique, l'INSPQ se base sur une revue de littérature très exhaustive, si je peux utiliser le terme, et c'est pour cela... c'est pour cela, on tient, au Parti libéral, de mener ce combat, parce qu'on ne peut pas parler de sécurité routière... surtout que la ministre s'appête à faire des actions en matière de sécurité routière, mais nous, on pense que l'oubli... il y a un oubli par rapport à l'alcool au volant, et c'est ça, le point de divergence entre nous et la partie gouvernementale. On ne peut pas laisser passer un projet de loi sans prendre le temps nécessaire d'adresser cette problématique de l'alcool au volant.

Je tiens juste à rappeler que, que ce soit la SPVM... le chef de police, M. Fady Dagher, que Mme la ministre connaît très bien, il insistait sur le 0,05, mais même le zéro, donc le zéro alcool au volant. Nous avons essayé de proposer son invitation... de l'inviter. Malheureusement, la partie gouvernementale a refusé. Nous avons aussi proposé d'inviter le coroner. Le coroner, son rapport était très clair, il invitait le législateur, à savoir nous, d'agir en matière d'alcool au volant. Aujourd'hui... et j'espère qu'après deux semaines en circonscription, M. le Président, que les collègues, ils ont eu le temps de bien réfléchir à la question de l'alcool au volant avec le recul. Et aujourd'hui, je me suis dit : Écoutez, probablement, le coroner n'a pas convaincu, malgré que Mme la ministre le connaît très bien, connaît très bien l'institution du coroner... que, quand le coroner prend le temps d'écrire un rapport et de nous dire : Écoutez — dans sa recommandation — je vous invite à aller voir les bienfaits du 0,05, j'imagine, la moindre des choses, l'écouter... Mme la ministre nous a répondu : Écoutez, il était invité, mais il ne pouvait pas. Mais est-ce qu'on peut juste avoir le débat par rapport au 0,05?

La même chose avec... la même chose avec le directeur de la police de Montréal qui, lui et le corps policier qu'il représente, vont utiliser ce qu'on leur donne en matière de loi, de mettre la sécurité routière et lui donner un... et donner une vie à ce qu'on leur propose dans le cadre de ce projet de loi.

Mais aujourd'hui, M. le Président, je vais changer ma stratégie. Je vais utiliser l'angle de la science... l'angle de la science, et espérons que le gouvernement va réaliser l'ampleur de rater l'occasion d'écouter l'Institut national de santé publique, sachant que l'institut a déjà rédigé un avis scientifique dans ce sens.

Donc, je vais commencer par l'enquête réalisée en 2008. Là, ça parle de... «5,2 % des Canadiens sondés ont admis avoir conduit leur véhicule, au cours des 12 derniers mois, même s'ils croyaient dépasser le taux d'alcoolémie permis par le Code criminel canadien. Au Québec...», ça, c'est un fait à noter, dans le reste du Canada, 5,2 %; au Québec, c'est 7,5 %. C'est la Fondation de recherches sur les blessures de la route... On s'entend, on est loin, nous, du Code criminel, qui est à 0,08. On parle de mesures administratives, 0,05 à 0,08.

Dans la même étude : «La conduite sous l'influence de l'alcool demeure encore aujourd'hui la principale cause de décès routiers.» La conduite sous l'influence de l'alcool demeure encore aujourd'hui la principale cause de décès routiers. Je tiens à rappeler aux gens qui nous écoutent, on parle de Code de sécurité routière et on parle de dispositions en matière de sécurité routière. C'est ça, le projet de loi que nous sommes en train d'étudier. Et malheureusement, on voit que, même les propos de la Fondation de recherches sur les blessures de la route, qui disait que... les gens disaient qu'ils ont... de 7,5 % le... ils dépassaient le taux d'alcoolémie permis par le Code criminel. Donc, on est vraiment au-delà du 0,08.

«La conduite sous l'influence de l'alcool demeure encore aujourd'hui la principale cause de décès routiers. Au Canada, 3 122 personnes sont décédées des suites d'une collision routière en 2006. De ce nombre, 37,1 % étaient associées à l'alcool, ce que signifie que 1 161 sont mortes lors de collisions où l'alcool fut détecté dans le sang de l'un des conducteurs.» Donc, on le voit, l'alcool au volant comme problématique actuelle de sécurité routière. «Plus précisément, 4,3 % des personnes décédées avaient un taux d'alcoolémie inférieur ou égal à 49 milligrammes.» Donc, ce qu'on dit, nous, les mesures administratives de 50 à 80... mais, on le voit, il y a 4,3 % des personnes décédées...

avaient un taux d'alcoolémie à 0,49. OK, c'est très important de le préciser, et 2,6 % avaient un taux variant entre 50 et 80, encore une fois, en bas de la limite du Code criminel.

• (10 heures) •

Et pourquoi j'insiste sur ces chiffres? C'est parce que ce qu'on propose à ajouter dans le projet de loi... et saisir l'occasion qu'on parle de sécurité routière, c'est justement mettre des mesures administratives à la lumière de ce qui a été fait dans les autres provinces et aider les gens à avoir ce réflexe qu'il y a des mesures administratives et empêcher les gens de prendre le volant en cas où ils ont pris de l'alcool.

Je continue dans la même logique, M. le Président. Et 9,4 % avaient un taux d'alcool se situant entre 80 et 160, et 20 au-delà de 160, mais là on est dans les... la limite du Code criminel. Nous, ce qu'on insiste depuis le début, c'est vraiment en bas du Code criminel, avec des mesures administratives.

«Sans toutefois avoir de mesures précises par rapport au taux d'alcoolémie, on estime qu'environ 20 % des 190 000 conducteurs qui ont subi des blessures sérieuses lors d'une collision avaient consommé de l'alcool.» Là, c'est la Fondation de recherches sur les blessures de la route, étude de 2009. Et quand on dit «blessures à cause de collisions», ça vient confirmer d'autres études, «nice», que j'ai utilisées, qui disaient qu'entre 0,05 et 0,08 le risque d'accident de collision mortelle augmente de six fois... six fois le risque de collision mortelle. Ça, c'est un élément important, M. le Président. Et, comme je vous ai mentionné au début, on va continuer à rappeler à la partie gouvernementale l'ampleur de ne pas agir et qu'il y a un risque de... on va moderniser la loi, on va se donner d'un cadre, mais on risque de manquer une mesure très importante.

Là, maintenant, on va parler des données de la SAAQ, hein? C'est très important aussi. On va juste partager... Quand même, ça, ce sont les chiffres que nous avons devant nous. C'est pour cela que c'est très important de demander à l'Institut national de santé publique de venir en commission parlementaire, et même, demander formellement qu'elle réactualise l'étude qu'ils ont rédigée en 2010.

«Selon les données publiées par la SAAQ, 575 collisions mortelles, faisant 627 victimes, ont eu lieu en 2007. Des conducteurs impliqués, 28 % avaient un taux d'alcool supérieur à la limite. Selon les plus récentes estimations de la SAAQ, l'alcool serait associé à 18 % des collisions avec des blessés graves et 5 % des collisions avec blessures légères.»

«Parmi l'ensemble des moyens pour contrer le problème de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, la réduction de la limite légale du taux d'alcool permise pour conduire un véhicule a été utilisée dans de nombreuses juridictions.» Je ne sais pas, M. le Président, si ça vous rappelle quelque chose, mais c'est exactement l'argument que j'ai utilisé, que nous avons utilisé, au Parti libéral, pour faire raisonner le gouvernement.

Je vais vous relire, M. le Président, ce paragraphe : «Parmi l'ensemble des moyens pour contrer le problème de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, la réduction de la limite légale du taux d'alcoolémie permise pour conduire un véhicule a été utilisée dans de nombreuses juridictions.» Et là regardez le bout qui est très important : «Contrairement à la plupart des provinces canadiennes où la limite permise est de 50 milligrammes par 100 millilitres — c'est le fameux 0,05 — au Québec, cette limite est de 80 milligrammes.» 0,08, la limite du Code criminel. «Dans ses efforts pour améliorer le bilan routier — on est dans le bilan routier, les mesures qu'on se donne, que ce soit au niveau des corridors scolaires, zones scolaires, aider les MRC, aider les villes à se doter d'une politique de sécurité routière, c'est pour améliorer le bilan routier — la pertinence que le Québec emboîte le pas et adopte une limite légale plus basse dans ce Code de la sécurité routière se pose.»

M. le Président, je ne sais pas, les collègues, mais quand on a l'Institut national de santé publique... parce que je pense qu'avant la pandémie peu de gens connaissaient le rôle de l'INSPQ. Mme la vice-première ministre, elle était très impliquée pendant la pandémie, elle a utilisé pas mal les études scientifiques de l'INSPQ, les avis de la santé publique. Je vous ai dit que j'étais chanceux de... avant la pandémie, d'être sur le point de terminer un projet de doctorat en santé publique, très choyé de pouvoir passer pas mal d'années à l'ESPUM, l'École de santé publique affiliée à l'UdeM, et aujourd'hui, j'ai l'honneur de dire... j'ai l'honneur de dire : Écoutez, prenons le temps de voir les constats de l'INSPQ.

L'INSPQ, il est très clair. En matière de Code de la sécurité routière, il nous dit : «Dans ses efforts pour améliorer le bilan routier...» en fait, c'est le sujet de ce projet de loi, c'est que Mme la ministre ne va pas poser aujourd'hui un projet de loi ou déposer un projet de loi et mobiliser autant de monde, si le but n'est pas améliorer le bilan routier. «La pertinence que le Québec emboîte le pas et adopte une limite légale plus basse dans son Code de la sécurité routière se pose.»

Donc, cet avis de santé publique, ça va vous rappeler quelque chose, parce qu'on parle d'un avis de santé publique. C'est les mêmes avis que le gouvernement a suivis pendant la pandémie.

«Le but du présent avis de santé publique est donc de formuler des recommandations sur la pertinence d'abaisser la limite légale du taux d'alcoolémie permise pour conduire un véhicule automobile au Québec à 0,05. Afin d'y arriver, nous poursuivons les objectifs spécifiques suivants — donc c'est ce qu'ils ont fait — documenter la relation entre la conduite d'un véhicule à différents taux d'alcoolémie et la performance au volant, documenter la relation entre la conduite d'un véhicule à différents taux d'alcoolémie — dorénavant, je vais utiliser TA, ça veut dire taux d'alcoolémie — et le risque de collision et de blessures, et documenter l'effet de l'abaissement du TA permis pour la conduite d'un véhicule automobile sur les collisions.» Donc, l'INSPQ, ils se sont basés sur les synthèses systématiques et, en leur absence, ils ont réalisé leur propre synthèse des connaissances. C'est très pratique, M. le Président, quand on veut utiliser des données probantes.

Les conclusions présentées dans cet avis, l'avis que je suis en train de vous lire, sont donc basées sur les données probantes les plus crédibles. Et je vais commencer, si le temps le permet, M. le Président... de commencer avec l'élément central, c'est : La performance des conducteurs est-elle affectée de manière significative à un taux d'alcoolémie de 50 milligrammes sur 100 millilitres, donc le fameux 0,05? «Les résultats de la littérature scientifique montrent que

la performance des conducteurs dans leurs différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'un TA de 50 milligrammes par 100 millilitres.» Je vais la répéter, M. le Président : «Les résultats de la littérature scientifique montrent que la performance des conducteurs dans leurs différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'un taux d'alcoolémie de 50 milligrammes par 100 millilitres», donc le fameux 0,05.

• (10 h 10) •

On ne peut pas... on ne peut pas aujourd'hui dire que l'Institut de santé publique ne l'a pas dit. Pour les membres de la commission, c'est très clair. «C'est d'ailleurs la principale conclusion de deux synthèses de connaissances qui ont abordé la question des effets de la consommation d'alcool sur la performance au volant, en se basant, respectivement, sur 177 et 100 études au cours des 50 dernières années.» Donc, M. le Président, qu'est-ce qu'ils ont fait? Pour arriver à cette conclusion, ils ont analysé une panoplie d'études scientifiques et, lors des expérimentations en laboratoire et en circuit fermé, donc, ils ont fait des expérimentations en laboratoire et en circuit fermé. «La performance du conducteur aux tâches d'attention divisées, par exemple, identifier des stimuli de l'environnement routier tout en conduisant, et aux tâches plus simples, telles que demeurer au centre de la voie ou maintenir une distance intervéhiculaire sécuritaire, sont affectées.»

Je tiens juste à rappeler aux gens qui nous écoutent, on parle d'un projet de loi sur le Code de la sécurité routière, et j'ai, dans le résumé que je viens de vous lire, un constat très clair, avec une panoplie d'études scientifiques qui démontrent que, rien que dans un circuit fermé, les facultés sont affectées. De plus, à un taux d'alcoolémie aussi bas que 50, ça veut dire le... en bas de 0,05... et là vous allez comprendre que ça rejoint un peu la sortie du directeur de la police de Montréal, qui disait lui-même que, même pour le zéro alcool, il est pour... «la vigilance du conducteur est moindre en bas de 50 milligrammes, et il est plus susceptible d'être somnolent en bas de 0,05. Les conducteurs sont donc moins aptes à réagir rapidement et à prendre la bonne décision en situation d'urgence. Finalement, la consommation de faibles doses d'alcool produit un effet désinhibiteur, qui amène le conducteur à adopter des comportements à risque.» Le conducteur... «amène le conducteur à adopter des comportements à risque. Sous l'influence de l'alcool, les conducteurs roulent généralement plus vite et sont moins susceptibles de respecter les limites de vitesse.»

M. le Président, moi, je pense que, rien que voir ces constats, on devrait tous être d'accord de dire que le projet de loi a oublié un élément important. On l'a dit, CAA-Québec, il nous a dit, c'est un fléau, l'alcool au volant, comme le cellulaire au volant, comme les autres distractions. Ce sont les causes derrière les accidents. Le coroner le mentionne, SPVM aussi le mentionne. Là, maintenant, c'est un autre angle qu'on n'a pas encore exploré, c'est l'angle de la science, c'est l'angle des études scientifiques. «Or, les excès de vitesse et la vitesse inadaptée aux conditions routières représentent l'une des principales causes de collisions et de blessures au Québec.» C'est une étude de 2003. Donc, M. le Président, juste conclure, la performance des conducteurs est-elle affectée de manière significative à un taux d'alcoolémie de 50 milligrammes par 100 millilitres, le fameux 0,05? La réponse est oui.

Maintenant, le risque de collision. Bon, le projet de loi parle de zone scolaire, corridor scolaire. Ça, d'ailleurs, ça, on va le développer et on l'a... on va l'analyser quand... rendus à ces étapes dans le projet de loi. On parle de risque de collision. Tout ce qu'on fait comme mesures et tout ce que ce projet de loi veut faire, c'est diminuer le risque de collision, donc, que ce soit au niveau du corridor scolaire, que ce soit au niveau des MRC, que ce soit au niveau des endroits où il y a un risque très élevé.

Maintenant, on va parler du risque de collision à un taux d'alcoolémie de 0,05. «De la première étude, qui s'est penchée sur la relation entre la conduite sous l'influence de l'alcool et le risque de collision, aux études plus récentes, la conclusion demeure la même : le risque de collision et de blessures augmente de manière exponentielle en fonction du taux d'alcoolémie.» Donc, le plus que le taux d'alcoolémie augmente, le risque de collision augmente, donc les deux sont alignés. Tu augmentes le taux d'alcoolémie, tu augmentes le risque de collision. Et qui dit augmenter le risque de collision, ça veut dire risque de blessure, et les autres risques, qu'on veut tous éviter, M. le Président. C'est ça qui nous motive à être dans ce projet de loi.

«La conclusion demeure la même, le risque de collision et de blessure augmente de manière exponentielle en fonction du taux d'alcoolémie. Le risque de collision et de blessures est accru de manière significative à partir de 50 milligrammes», donc le 0,05. Donc, déjà, avant, le risque est exponentiel. Le risque augmente avec le taux de l'alcoolémie.

Mais maintenant, ce qui nous intéresse, nous, au Parti libéral, ce n'est pas baisser le... agir sur le Code criminel. Ce n'est pas notre rôle. C'est agir entre le 0,05 et le 0,08. Maintenant, qu'est-ce que la science dit par rapport au 0,05 et 0,08? C'est très simple, c'est que le risque de collision et de blessure est accru de manière significative à 0,05. «Pour les collisions mortelles, ce risque est multiplié par un facteur variant de deux à neuf fois, selon les études et la façon dont les catégories de taux d'alcoolémie sont établies. Et d'ailleurs cette conclusion — c'est ça qui est très important — n'a d'ailleurs jamais été remise en question.» Pour les personnes qui ont fait de la recherche fondamentale, ou autres, c'est très important... que la conclusion de dire que le facteur variant de deux à neuf fois, selon les études, est réel. J'ai Chamberlain et Solomon, de 2002, Voas et Tippetts, en 2006. Et souvenez-vous que l'étude... qui est la plus récente, disait aussi la même chose, le risque de collision mortelle augmente... est multiplié par six entre 0,05 et 0,08. Et là on parle de collisions et de blessures... on parle de collisions mortelles.

Maintenant, une autre étude, en 2002 : «Compton estime qu'un taux d'alcoolémie de 40 milligrammes augmente de 38 % le risque de collision comparativement à un conducteur sobre. D'autres études montrent que le risque est encore plus prononcé pour les collisions avec blessures graves.» Là, on parle de Zador et collaborateurs, 1991... «établissent qu'un conducteur avec un taux d'alcoolémie variant entre 50 et 90 a neuf fois plus de chances d'être impliqué dans une collision mortelle qu'un conducteur affichant un taux d'alcoolémie de 10 milligrammes», donc 0,01. On est vraiment proche du zéro, et, comme je l'ai mentionné, le risque, il est toujours là.

Maintenant, «des résultats similaires à ceux présentés précédemment furent obtenus à l'aide de données de différents pays. Une étude québécoise réalisée par la SAAQ — donc, je précise, une étude québécoise réalisée par la SAAQ — a non seulement permis d'établir le risque de collision mortelle en fonction du taux d'alcoolémie du conducteur, mais aussi la probabilité que celui-ci soit impliqué dans une collision mortelle responsable. Un conducteur ayant un taux d'alcoolémie variant entre 20 et 50 voit son risque d'être impliqué dans une collision mortelle multiplié par un facteur de 1,7 tandis que son risque de collision mortelle responsable est accru par un facteur supérieur à trois.» On parle d'un taux d'alcoolémie entre 20... entre 0,02 et 0,05. Le risque de collision mortelle s'accroît d'une manière exceptionnelle par la suite.

Donc là, maintenant, on va aller chercher le niveau qui nous intéresse, où on demande au gouvernement de mettre uniquement des mesures administratives. On est très loin du Code criminel. Il n'y a pas de mesure criminelle, il n'y a aucun, aucun impact criminel sur les gens, mais plus un facteur de dissuasion, comme ce fut le cas dans les autres provinces canadiennes. «Le risque de collision mortelle s'accroît de manière exponentielle par la suite. Ainsi, le risque de collision mortelle s'établit à 4,5, 23,9 et 176,5 pour des taux d'alcoolémie entre 51 et 80.» Donc, entre 51 et 80, c'est 4,5. «Ces risques sont plus élevés pour les conducteurs de 20 ans et moins.» C'est Zador, l'étude Zador et ses collaborateurs en 2000.

Le Président (M. Jacques) : ...

• (10 h 20) •

M. Derraji : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, je n'ai pas eu le temps de tout vous partager ce que l'INSPQ a fait, mais vous pouvez facilement aller lire l'étude. C'est une très, très bonne... c'est un très bon avis. Et la conclusion est la suivante : «La performance lors de la conduite d'un véhicule automobile est négativement affectée par un taux d'alcoolémie de 50 milligrammes», donc le 0,05. «La conduite d'un véhicule automobile avec un taux d'alcoolémie de 0,05 multiplie, de manière significative, le risque de collision avec blessures graves, voire mortelles. L'ensemble de la littérature scientifique confirme que l'abaissement de la limite du taux d'alcoolémie permis pour la conduite d'un véhicule automobile à 0,05 est une mesure efficace pour prévenir les collisions et sauver des vies.»

C'est dans ce sens, M. le Président, que j'invite l'ensemble des collègues à prendre le temps de réfléchir à cette proposition d'entendre l'INSPQ. Ce qui nous anime tous ici, c'est sauver des vies et prévenir les collisions. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion préliminaire? M. le député de Taschereau.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Bien, d'abord, j'aimerais saluer les collègues pour ce retour à l'étude du projet de loi n° 48. C'est un projet important. Évidemment, sécurité routière, c'est un enjeu qui touche toute la population. J'espère que tout le monde a passé un beau deux semaines, qu'on est reposés.

Moi, c'est drôle, quand je discutais avec des gens de ce que je faisais en ce moment, là, à l'Assemblée nationale, au Parlement, je leur parlais de sécurité routière, puis ils avaient vu, effectivement, ils avaient entendu parler, là, du débat sur l'alcool au volant, puis la plupart des gens se disaient très favorables à l'idée d'abaisser la limite à 0,05, alors qu'elle est à 0,08 en ce moment. C'est anecdotique, mais, en même temps, ça ne l'est pas tant que ça. Ça vient confirmer un peu les sondages qu'on a vus passer dans les derniers mois, les dernières années, à l'effet que la population est rendue là, dans des proportions, là, qui sont d'environ 60 %, avant même qu'on ait eu un débat sur la question de l'alcool au volant. Donc, moi, je pense qu'il y a quelque chose, là, de vraiment intéressant.

Et c'est pour ça que j'étais très content de voir la motion préliminaire qui est proposée par mon collègue de Nelligan, à l'effet d'entendre l'INSPQ. L'INSPQ, l'Institut national pour la santé publique au Québec, c'est une institution, d'abord, qui est reconnue, qui est respectée par la population. C'est une expertise incroyable que nous avons ici, au Québec, qui nous permet de travailler sur les enjeux de manière préventive. On les a vus, évidemment, beaucoup... très actifs, là, pendant la pandémie, mais, de manière générale, cette organisation-là agit depuis des années, des décennies à essayer d'améliorer... à faire de la prévention sur les enjeux multiples, là, qui touchent différentes façons d'aborder la prévention de décès, la prévention d'accidents graves et légers au Québec, et évidemment, bien, la sécurité routière fait partie des enjeux qu'ils traitent depuis des années.

Je vais aller un peu, là, du côté, là, de l'alcool au volant, comme mon collègue l'a fait tout à l'heure, mais je veux aussi aborder la question de la vitesse et des aménagements, parce qu'il y a aussi cette expertise-là à l'INSPQ, la question de comment on aménage nos villes puis de comment on réduit la vitesse, et de l'importance de réduire la vitesse de ce qui est... qui est pratiquée au Québec, pour sauver des vies.

Bon, d'abord, sur l'alcool, bien, oui, effectivement, là, mon collègue référerait à des études, là, qui ont été faites par l'INSPQ. Ça fait longtemps que l'INSPQ se penche sur la question de l'alcool au volant, puis on le sait, évidemment, là, que l'alcool au volant est un des principaux risques, en fait, en termes de sécurité routière au Québec. L'INSPQ, d'ailleurs, dit que... ça fait plus de 10 ans, en fait, que l'INSPQ recommande d'abaisser le taux d'alcool maximal de 0,08 à 0,05. Ça fait 10 ans, M. le Président, 10 ans que l'INSPQ refait cette recommandation-là, et là on a une ouverture à travers le projet de loi n° 48. On touche le Code de la sécurité routière, on a cette possibilité-là qui nous est offerte à travers le projet de loi déposé par la ministre des Transports et de la Mobilité durable. Je pense qu'il faut absolument saisir cette opportunité-là pour améliorer le bilan routier.

Ce que dit, là, l'INSPQ, notamment... parce que vous savez comment ils fonctionnent, hein? Ils font des revues de littérature, après ça, sur la base desquelles... puis des revues de littérature, mais aussi, ils vont aller voir un peu ce qui se passe à l'étranger, s'inspirer des meilleures pratiques et vont faire des recommandations qui vont aller dans un sens ou dans l'autre pour justement, là, faire de la prévention, comme je le disais tantôt. Entre autres, ce qu'ils disaient, c'est que le risque qu'un conducteur soit impliqué dans une collision mortelle est multiplié par 1,7 chez ceux avec un taux d'alcool entre 0,02 et 0,05. Donc, déjà, on voit que 0,02 augmente les chances d'être impliqué dans un accident mortel pour un conducteur. Et c'est pour ça, d'ailleurs, qu'il y a des juridictions à travers le monde, qui ont fait le choix d'aller vers le 0,00, ou encore 0,02. C'est un... c'est des taux qu'on voit souvent, parce que, déjà là, il y a un risque qui est presque de l'ordre de deux fois plus de chances d'être impliqué dans un accident mortel.

Puis évidemment, là, on ne compte pas non plus les accidents graves, qu'on veut évidemment, éviter, là, sur nos routes. Ce taux-là est multiplié par quatre chez ceux qui ont un taux d'alcool entre 0,05 et 0,08, et c'est ce qu'on demande, là, en fait, là, que cette mesure-là, là, d'abaisser de 0,08, telle qu'actuellement, à 0,05 soit mise en application... alors qu'évidemment, bien, on le sait, là, c'est connu depuis longtemps aussi, il est multiplié par 24 chez ceux qui ont un taux d'alcool entre 0,08 et 1,50, donc c'est énorme.

Ça, ça source... ça vient, donc, d'une étude de l'INSPQ qui a été réalisée en 2017, donc c'est des chiffres assez récents. On peut penser que plusieurs juridictions à travers le monde ont mis en place des mesures visant à durcir, là, cette notion-là d'alcool au volant, là, de le ramener plus bas, donc, généralement, à 0,05, mais, comme je le disais tantôt, on voit dans certaines juridictions aussi, 0,02... 0,04 en Saskatchewan, notamment, 0,02 dans certains pays européens, et 0,00, même, à certains endroits. Faut-il le rappeler, là, au Canada, les provinces canadiennes sont toutes à 0,05. Elles ont compris qu'elles avaient un impact, elles pouvaient avoir un impact, sauver des vies, améliorer le bilan routier en ramenant le taux d'alcool permis dans le sang, lorsqu'on est au volant, à 0,05, sauf, comme je le disais tantôt, la Saskatchewan, qui est 0,04.

De pouvoir entendre l'INSPQ sur ce discours-là, sur cet enjeu-là, là, de l'alcool au volant, je pense que ça aurait été pertinent. On a eu un seul mémoire, je pense, qui portait presque exclusivement sur la question de l'alcool au volant, là, c'est le CAA-Québec, qui avait cet... qui a pris cet angle-là. Il y avait d'autres mesures qui étaient abordées, là. L'ASPQ?

Une voix : ...

M. Grandmont : Ah! l'Association de santé publique, effectivement. Mais donc, avoir eu l'INSPQ, en plus, qui aurait pu venir ajouter, finalement, tout le bagage de connaissances qu'ils ont, je pense que ça aurait été très pertinent. Comme je le disais, de toute façon, tout à l'heure, là, ça fait des années qu'ils abordent cette question-là, depuis au moins 10 ans, donc une organisation crédible, une organisation qui nous aurait permis d'avoir, encore une fois, cette discussion importante sur un enjeu qui a, malheureusement, été occulté dans le projet de loi n° 48. Comme je le disais, on a une opportunité, qui n'arrive pas souvent, de pouvoir discuter de sécurité routière à travers le travail du législateur. Ça nous aurait permis d'aborder ça avec des gens qui sont tout à fait crédibles et reconnus, dont l'expertise est forte, et ça nous aurait permis aussi de peut-être avoir cette... en fait, ça nous permettrait... je parle au conditionnel, mais, en fait, l'objectif, c'est de pouvoir les rencontrer. On n'a pas encore commencé l'étude détaillée.

Donc, moi, ce que je demande, effectivement, comme mon collègue de Nelligan, c'est de pouvoir entendre ce groupe-là, de pouvoir voir si le législateur ne devrait pas être en phase avec la population. Comme je le disais, les sondages montrent qu'à 61 % les gens sont plutôt très favorables à l'abaissement de la limite d'alcool permise dans le sang, ce qui est... ce qui est un non-sens que le législateur lui-même soit en retard, par rapport à la population, sur un enjeu qui nous permettrait de sauver des vies. Donc, moi, je demande, effectivement, à ce qu'on puisse entendre le législateur sur... pas le législateur, mais qu'on puisse entendre l'INSPQ sur la question de l'alcool au volant. C'est un angle qui est important, c'est un angle mort, actuellement, là, dans le projet de loi n° 48. Donc, d'avoir cette discussion-là serait très pertinent.

Maintenant, l'INSPQ, comme je le disais tout à l'heure, ce n'est pas juste une expertise sur la question de l'alcool au volant. C'est un des champs qu'ils ont décidé d'investir, d'investiguer avec toute leur expertise, mais il y a aussi toute la question de la vitesse au volant. Parce que, s'il y a un autre enjeu qui est important dans la mortalité, dans le bilan routier aussi mortel et aussi grave que nous avons au Québec, bien, c'est la question de la vitesse, qui est importante. Bon, on l'aborde un petit peu à travers, évidemment, là, des mesures qui sont mises en place sur... autour des écoles, dans les zones scolaires, on l'aborde aussi à travers, là, la question, là, des radars photo, là, des appareils de contrôle automatisés, mais l'INSPQ a cette expertise-là. D'abord, elle aurait pu donner des arguments sur la question de la vitesse, mais aussi faire le lien avec les aménagements.

Là, j'ai envie de vous parler un peu, M. le Président, là, de quelques statistiques, là, qui sont tirées, là, justement, d'une étude de l'INSPQ, qui date de 2003, juste pour montrer combien ça fait de temps que cette institution-là que nous avons au Québec traite de la question de la vitesse et des aménagements au Québec, donc plus de 20 ans. J'aurais pu choisir des études plus récentes, mais plus déjà de 20 ans que l'INSPQ travaille sur les enjeux, notamment, de la vitesse.

• (10 h 30) •

Bien, d'abord, une seconde, hein... Ce qu'ils disent, c'est : Une seconde, c'est le temps minimum qu'il faut au conducteur vigilant pour réagir à l'obstacle. Je le dis, «vigilant». Donc, déjà, en partant, si on ajoute la composante alcool, on est dans un état de vigilance qui est moins grand, donc ce facteur-là d'une seconde augmente d'autant. Mais pour une personne, donc, qui est sobre, c'est le temps moyen, en fait, minimum qu'il faut au conducteur pour réagir à un obstacle. Quand on roule à 100 kilomètres-heure, ça veut dire que, considérant la technologie employée,

les freins, etc., puis le temps de réaction, c'est 76 mètres que ça prend pour freiner, pour s'arrêter. Donc, vous imaginez, là, vous roulez à 100 kilomètres-heure et puis vous avez un obstacle devant vous, vous freinez immédiatement, bien, ça va vous prendre 76 mètres pour arrêter complètement le véhicule.

Autre statistique : zéro, c'est la probabilité, donc 0 % de chance de survivre à un impact, s'il a été frappé par un véhicule à 80 kilomètres-heure. Il faut savoir que le risque augmente, là, de façon exponentielle avec la vitesse. Quand on est à 30 kilomètres-heure, les chances de décès sont très proches de zéro. En fait, on parlait de 30 %, mais dès qu'on augmente la vitesse, là, 50, 70 kilomètres-heure, très rapidement, on tombe avec zéro chance. D'ailleurs, à 80 kilomètres-heure, en fait, on a zéro chance de survie, si un piéton est frappé par un véhicule.

Puis ça, ça a été fait, cette étude-là, je le rappelle, en 2003, à une époque où les véhicules étaient quand même pas mal plus petits qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, les véhicules sont beaucoup plus hauts, donc j'aurais été très... je serais très curieux de savoir qu'est-ce que l'INSPQ dit aujourd'hui, là, des chances de survie. Mais en ayant des véhicules qui sont plus hauts, d'abord, ils ont une masse plus importante, donc l'énergie transmise est plus importante, mais aussi les véhicules vont percuter, chez l'utilisateur vulnérable, les organes vitaux davantage que dans le passé. Dans le passé, les véhicules étaient plus bas, et donc c'était plus au niveau des jambes qu'on avait des lésions, alors qu'aujourd'hui, bien... Je ne sais pas si vous avez... si vous êtes déjà passé, M. le Président, devant ces immenses véhicules, ces immenses pickups, qui, en plus, des fois, sont montés sur des... sont surhaussés avec toutes sortes de mécanismes, là, des suspensions qui rehaussent la taille du véhicule, mais, même pour quelqu'un qui fait 1,80 mètre, 1,82 mètre, on a le capot du véhicule à la hauteur des épaules, voire un peu plus haut. Donc, on peut imaginer qu'en ce qui me concerne, bien, il y a juste la tête qui n'est pas percutée, mais, pour les enfants, pour les personnes plus petites, on se retrouve... ou les personnes qui sont en situation de handicap, par exemple, dans un fauteuil roulant, bien c'est l'entièreté des organes vitaux qui sont potentiellement percutés par le véhicule dont la masse est plus importante.

Ce que dit l'INSPQ, par la suite, c'est que de 30 % à 50 %... c'est le prochain chiffre, la prochaine statistique, 30 % à 50 %, le rôle de la vitesse dans les collisions mortelles, selon plusieurs experts dans le monde, ce qui en fait le facteur aussi important que l'alcool au volant, d'autant plus que le phénomène est répandu chez l'ensemble des usagers. Donc, 30 % à 50 % des collisions mortelles à travers le monde seraient... impliqueraient, en fait, une vitesse plus grande que... en fait, une vitesse trop grande.

Maintenant, un conducteur sur deux... Ça, c'est intéressant parce que c'est sur la perception que les gens ont de leur propre vitesse, la vitesse pratiquée, puis je parlerai... on référera, là, au 85e percentile, dont on avait discuté avec Pre Cloutier, là, de l'INRS, tout à l'heure. L'INSPQ nous dit qu'il y a un conducteur sur deux, et même deux sur trois, et trois sur quatre, qui ne respectent pas les limites de vitesse autorisées selon le type de route au Québec, c'est-à-dire que la plupart des gens ne respectent pas... en tout cas, au moins 50 % des gens, selon cette étude-là, ne respectent pas les limites de vitesse autorisées partout sur les routes au Québec. Il y a comme une loi non écrite, hein, on sait qu'on peut rouler sur l'autoroute jusqu'à 118, il n'y a pas trop de chance de se faire pogné. On peut rouler, sur des routes à 70, jusqu'à 78, 79, il n'y a pas trop de chance de se faire pogné. Puis il y a toujours la marge d'erreur aussi des radars photo ou encore des ACA. Donc, les gens s'en permettent toujours un peu.

C'est drôle parce que, quand j'étais jeune, c'était toujours... il y avait cette autre loi qui disait... non écrite, bien entendu, qui disait que, quand on traversait la frontière avec l'Ontario, oh, là, il fallait ralentir parce que les gens étaient plus vigilants. Il semble que cette loi-là, non écrite, soit tombée, parce qu'en Ontario, ça roule très, très vite aujourd'hui. Mais les gens roulent vite, consciemment, roulent consciemment trop vite, au Québec. En même temps, 95 % des automobilistes considèrent que la vitesse à laquelle ils roulent est sécuritaire. Donc, il y a cette impression-là, très grande... puis, encore là, 95 %, en 2003, alors que les véhicules étaient moins confortables, étaient moins spacieux, étaient moins sécuritaires à l'époque, même, que... pour les occupants à l'intérieur du véhicule qu'ils peuvent l'être aujourd'hui. La perception du risque de se faire arrêter pour dépassement de vitesse, en 2003, là, chez les conducteurs québécois, elle était faible, et c'est encore le cas aujourd'hui, malheureusement. La plupart des gens considèrent que le risque de se faire arrêter est faible.

Donc, on espère, évidemment, que la multiplication des ACA pourrait augmenter cette disposition-là. C'est ce qu'on souhaite, mais il reste quand même qu'avec 250 radars un peu partout sur le territoire, ça couvre une partie du territoire, c'est à peu près cinq fois plus que ce qu'on a actuellement. Est-ce que ça va être suffisant? Je ne sais pas. Moi, j'aurais aimé... j'aimerais entendre l'INSPQ pour... nous dire quel genre de ratio de radar par population ou par conducteur ou de radar par kilomètre de route on a besoin pour être capable d'avoir un effet dissuasif sur la vitesse pratiquée, sur le risque de se faire prendre, la perception du risque de se faire prendre par les automobilistes.

Vous vous souviendrez qu'il y a certains intervenants, là, qui nous ont parlé de différentes mesures ailleurs dans le monde, où les ratios étaient plus élevés par kilomètre, mais aussi par usager de la route, par conducteur. Donc, 250, c'est un pas dans la bonne direction, mais est-ce qu'on est... est-ce qu'on est allés assez loin? Est-ce qu'on s'en permet assez? Est-ce qu'on utilise suffisamment bien cet outil-là? Bien, selon les témoignages qu'on a eus en commission lors des audiences, non. Est-ce que l'INSPQ pourrait nous jeter... nous donner un éclairage intéressant là-dessus? Moi, je serais très intéressé à les entendre.

Il faut se rappeler aussi que la vitesse maximale que peuvent atteindre les véhicules est très élevée, hein? On construit des véhicules qui vont très, très vite. En 2003, plus de 50 % des véhicules construits et vendus pouvaient atteindre facilement 200 kilomètres-heure. À quoi ça sert, de faire des véhicules qui vont à 200 kilomètres-heure, si la limite permise sur les autoroutes, qui sont les infrastructures sur lesquelles on a le droit de rouler le plus vite, est de 100 kilomètres-heure? Bon, peut-être qu'on peut se permettre d'avoir des véhicules qui montent jusqu'à 115, 120, pour faire des dépassements, par exemple, des situations d'urgence, mais est-ce qu'on a besoin, vraiment, d'aller à 200? Il n'y a aucune raison logique, aucune raison logique.

Ça, c'est en 2003. Les véhicules d'aujourd'hui sont encore plus efficaces, les véhicules sont encore plus performants, sont plus aérodynamiques. Pensons, entre autres, à toute la vague des véhicules hybrides électriques, pour lesquels il y a eu énormément de recherche qui a été faite pour l'aérodynamisme des véhicules. Donc, les véhicules peuvent aller encore plus vite aujourd'hui qu'avant, c'est très certainement le cas. Maintenant, j'aimerais, moi, entendre l'INSPQ pour qu'on puisse discuter de ça.

Sur la question de l'énergie, moi, je pense que c'est important de l'aborder. J'espère qu'on aura l'occasion, à travers l'étude détaillée aussi, de le faire, mais j'aimerais entendre les experts de l'INSPQ nous parler de la question de l'énergie parce que c'est une composante importante. Je vais le lire, le texte, parce que ça vaut la peine de s'y attarder. «Les lois de la physique montrent que le transfert d'énergie que subit le corps lors d'une collision est l'unique cause des décès et des blessures : avec la vitesse, le risque croît de façon exponentielle. Exiger du seul conducteur qu'il réfrène la puissance de son véhicule et se priver des moyens techniques tels que le limiteur de vitesse pour réduire à la source ces décès évitables équivaudrait à se priver d'un vaccin connu pour contrer une épidémie. Un fléau qui atteint surtout les adultes et les jeunes de la société québécoise.»

En gros, ce que ça dit, c'est que... puis là c'était à une époque où, je le rappelle, les véhicules n'étaient pas très, très gros, moins qu'aujourd'hui, mais ce que, dans le fond, l'INSPQ disait déjà, dès 2003, c'est que la vitesse pratiquée était la cause principale des décès mortels... en fait, était un facteur dont on ne peut pas... un facteur qu'on ne peut pas négliger dans l'équation. Plus un véhicule, plus un corps se déplace rapidement lors d'une collision, plus l'énergie qui est transmise au corps qui reçoit l'impact est importante. Puis comme je le disais, moi, j'aimerais avoir l'avis de l'INSPQ pour parler à la fois de la question de la vitesse, qui est importante, mais aussi de la question de la taille des véhicules, de la masse des véhicules. Puis c'est un enjeu qui n'est pas négligeable, parce que les véhicules ont vraiment grossi. Il y a une espèce de course au plus gros véhicule.

Vous savez, les gens... Bien, ça tient à plein de choses, là. D'abord, ça tient à la publicité, ça tient aux marges des profits des détaillants, parce que plus... parce que les... On s'est rendu compte, à travers les études, notamment d'Équiterre, que les véhicules, les VUS, notamment, étaient... dans le fond, engendraient des marges de profit plus importantes pour les détaillants. Donc, c'est le genre de véhicule qu'on va privilégier, mais aussi, dans la perception du public, plus le véhicule est gros, plus on se sent en sécurité, ce qui est faux, en fait, en passant. Bien, plus les véhicules sont gros, plus les voisins ont envie de faire... d'avoir des véhicules aussi gros, pour être capables d'être au-dessus de la mêlée puis être capables de voir loin. Bref, on a une espèce de course à l'armement, en fait, si je peux me permettre l'expression, et les gens veulent toujours, de plus en plus, des gros véhicules.

• (10 h 40) •

Puis il faut ajouter à ça qu'avec l'électrification des transports, qui va aller croissante, évidemment, avec le temps, c'est ce qu'on souhaite, évidemment, M. le Président, bien, les véhicules électriques sont plus lourds que les véhicules à moteur thermique. Donc, on a une masse, encore une fois, qui est plus grande et donc il y a un risque plus grand encore pour les usagers vulnérables. Donc, moi, j'aimerais vraiment entendre l'INSPQ pour être capable de parler à la fois de la vitesse, sur laquelle il y avait déjà une expertise en 2003, mais de pouvoir ajouter aussi la taille et la masse des véhicules à l'équation, pour nous éclairer ici, pour éclairer le législateur sur les bonnes mesures à prendre pour améliorer le bilan routier.

Toujours selon le rapport de l'INSPQ, là, de 2003, ils disent qu'«il est révélateur que les pays les plus performants aient tous adopté des objectifs importants à moyen terme», tel qu'illustré à un tableau... je vais vous donner quelques statistiques après, notamment la Suède, qui a réussi à réduire, en fait, le taux de collisions mortelles de 50 %; l'État de Victoria, en Australie, qui a réussi à améliorer de 50 % son bilan; le Royaume-Uni aussi. L'objectif... les objectifs, c'est une diminution de 50 % des décès en Suède, en France, en Australie, tout ça sur une période qui varie, là, généralement, de cinq à 10 ans, mais ça, en passant par des mesures très, très fortes sur la question de la vitesse.

Toujours dans le même rapport, l'impact de la vitesse sur les traumatismes au Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, donc, la SAAQ, là, a estimé, sur la base des rapports d'accident remplis par les policiers, que la vitesse serait la cause principale des collisions, ayant entraîné 22 % des décès, 17 % des blessures graves et 1 % des blessés légers. Vous voyez très peu de blessés légers parce que, quand la vitesse est en cause, on tombe rapidement dans des blessures graves et des décès. Quand on regarde le portrait général des accidents... en fait, là, du bilan routier au Québec, il y a beaucoup plus de blessés légers, un peu plus... un peu moins, en fait, pardon, de blessés graves et beaucoup moins de décès. Et, quand il est question de vitesse, les ratios sont complètement inversés parce que la vitesse implique une dangerosité très importante. Donc, on le disait, là, c'est ça... donc, des pourcentages qui font peur, en fait.

Donc, ce qu'on disait, en fait, c'est que : «Si la vitesse n'est pas toujours identifiée comme cause principale, elle est néanmoins un facteur contributeur de la survenue d'un pourcentage d'autres collisions et un facteur aggravant de la sévérité des blessures.» C'est ce que je disais, le risque... la vitesse, dans le fond, fait augmenter la gravité des collisions que nous avons. Donc, si on additionne la proportion estimée pour la vitesse comme cause principale ou deuxième cause, c'est 35 % des décès, 27 % des blessés graves et 19 % des blessés légers au Québec, selon la SAAQ, et l'impact réel de la vitesse sur le bilan total des victimes reste encore nettement sous-estimé, mais des auteurs, bon... quelques-uns estiment que la vitesse est responsable de 30 % à 50 % des collisions mortelles. Donc, c'est, dans le fond, l'argumentaire, là, dont je parlais tout à l'heure.

Maintenant, moi, le cas de la Suède, je vais en parler un petit peu parce que déjà, en 2003, on en parlait. Vous savez, la vision zéro, ça a été mis en oeuvre en Suède à partir des années 90, puis c'est vraiment la meilleure stratégie de sécurité routière. Là, on a un plan d'action en sécurité routière que nous a proposé, là, Mme la ministre, qui va couvrir, normalement, cinq ans, puis elle nous dit, bon : C'est inspiré de la vision zéro. Moi, je veux bien qu'on s'inspire de la vision zéro, je veux bien qu'on mette en place au Québec... en fait, je poursuis cet objectif-là depuis plusieurs

années, parce que les chiffres sont éloquentes, parce que c'est une façon efficace d'améliorer le bilan routier au Québec. Moi, j'aimerais qu'on... non seulement qu'on s'inspire de la vision zéro mais qu'on développe la vision zéro, une vision zéro propre au Québec.

Bien, la vision zéro, c'est beaucoup plus large que simplement certains éléments sur lesquels on décide de travailler en négligeant tout le reste. Puis, bon, je reviens avec l'exemple de l'alcool au volant. Si on ne traite pas, par exemple, de la question de l'alcool au volant, bien, on n'est pas en train de mettre en place une vision zéro, de faire... en fait, de mettre en place une stratégie de sécurité routière vision zéro, au Québec. On est en train de prendre certaines composantes qu'on juge intéressantes, peut-être plus faciles à mettre en oeuvre autour des écoles, surtout que, là, on a restreint complètement la question de la sécurité autour des écoles à la seule zone scolaire, qui sont les quatre rues autour de l'école. Donc, on est en train de passer à côté de beaucoup de choses très importantes qui nous permettraient d'améliorer le bilan de sécurité routière. Donc, on est en train de passer à côté.

Maintenant, ce qui se passe en Suède... ce qu'on dit là-bas, c'est que la vitesse apparaît comme un des piliers de la stratégie d'action. Parmi les actions qui concernent la vitesse, citons l'abaissement de vitesse... de limite de vitesse. Donc, ça, déjà, c'est important, hein, l'abaissement de la vitesse, c'est-à-dire ne pas juste prendre les vitesses actuelles puis les faire respecter, mais aussi baisser la vitesse dans les endroits où on risque d'avoir des collisions avec des usagers vulnérables. Donc, la vitesse adaptée au milieu dans lequel les véhicules circulent...

L'objectif, c'est ça, c'est que, si on rencontre... si on a un potentiel de collision avec des usagers vulnérables, on va abaisser la vitesse le plus bas possible, parce que, s'il y a une collision, comme je le disais tantôt, les chances de survie sont à 0 %, par exemple, à 80 kilomètres-heure, ce qui veut dire, dans une zone de 70 où les gens roulent à 80, s'il y a une collision, bien, toutes les chances sont là pour qu'on ait un décès. Donc, s'il y a une chance de collision potentielle, bien, les vitesses doivent être réduites pour éviter d'avoir un décès.

Donc, l'abaissement de limites de vitesse, une hiérarchisation simple du réseau routier, où les limites de vitesse sont fixées en fonction des dangers encourus par les usagers. C'est un peu ce que je disais, finalement, là. On a ça, d'ailleurs, à Québec, hein? À Québec, on a abaissé les limites de vitesse. On a proposé, en fait, à la ville de Québec, une hiérarchisation, c'est-à-dire que les routes locales sont à 30 kilomètres-heure, les collectrices sont à 40 et les artères sont à 50. C'est plus facilement lisible pour les automobilistes, c'est plus compréhensible, donc, c'est plus logique, plutôt que d'avoir des vitesses qui changent en fonction d'on ne sait pas trop quels critères. Donc, une hiérarchisation qui est compréhensible pour les usagers de la route, puis, en même temps, on se rappellera que c'est toujours sur les artères et sur les collectrices où il y a le plus d'accidents, parce que c'est là qu'on va avoir du transport en commun, des usagers qui vont traverser la rue et des vitesses à 50 kilomètres-heure, qui, des fois, sont pratiquées à 60, 58, 59.

Mais donc, d'où l'intérêt d'avoir la question de la vitesse de base. Donc, Piétons Québec, notamment, avait parlé de ça, là, mais d'abaisser la vitesse de base pour que, même sur les zones à 50 kilomètres-heure, quand il y a un risque de collision, dans le fond, les concepteurs de routes soient obligés de prévoir des aménagements qui, aux intersections, vont être de 30 kilomètres-heure. Donc, vous voyez, on essaie de trouver des moyens pour... Mais c'est ça, moi, j'aurais aimé entendre... j'aimerais entendre, en fait, l'INSPQ là-dessus.

Évidemment, l'INSPQ dit, toujours en parlant de la Suède, là : «Un aménagement du territoire cohérent avec les limites de vitesse, des adaptateurs de vitesse intelligents», donc, des limiteurs de type volontaire sur les véhicules. Donc, pourquoi ne pas avoir des limiteurs de vitesse? Je pense que ça existe, de toute façon, maintenant, là. Ça, c'était en 2003, là, mais il y a des choses qui existent, mais ce n'est peut-être pas assez mis en valeur. Il est possible de mettre une vitesse maximum sur un véhicule. Donc, ce sont quelques exemples de mesures en cours d'expérimentation à grande échelle, etc.

Donc, moi, je pense qu'on a tout à s'inspirer de ces mesures-là, mais, pour être capables d'avoir l'ensemble de ce portrait-là, je pense qu'il faudrait avoir l'INSPQ, l'Institut national de santé publique, sur cet enjeu-là, qui nous permettrait d'avoir le regard très large. Vous savez, c'est une institution qui a cette capacité-là, de regard large, et touche des enjeux à la fois, là, de... ils pourraient toucher, à la fois, là, sur la question de l'alcool au volant, sur la question des limites de vitesse, sur la question des aménagements qui sont à mettre en oeuvre aussi un peu partout au Québec.

Je n'ai pas parlé, tu sais, d'autres études, mais il y a des directions de santé publique, notamment, qui ont mis... laquelle l'INSPQ pourrait s'inspirer certainement, là, mais qui démontraient la force des aménagements à mettre en oeuvre, qui permettent de ralentir la vitesse pratiquée. Parce qu'au-delà des panneaux... Comme je le disais tantôt, M. le Président, si la route est conçue pour rouler vite, bien, les gens vont rouler vite même s'il y a un panneau qui dit 30 ou 50 kilomètres-heure. Si la rue est large, le champ de vision est large, les gens vont pratiquer une vitesse qui est élevée, donc, avec, évidemment, des risques importants.

Donc, moi, c'est... pour moi, c'est pour ça, je pense que l'INSPQ, c'est un organisme à rencontrer. Ce serait bête, en fait, de se priver de cette possibilité-là de leur parler, là, dans le cadre des audiences puis dans les... avant d'entrer sur l'étude détaillée. Ils ont une expertise que moi, j'aimerais ça entendre, puis peut-être qu'ils pourraient aussi nous mettre sur la piste, là, de la question du financement, parce qu'on l'a nommé... On l'a nommé tantôt, si on veut avoir des aménagements qui vont être sécuritaires pour nos usagers vulnérables que sont nos cyclistes, nos piétons, nos personnes âgées, les personnes en situation de handicap, bien, il faut que les villes puissent agir dans leurs milieux. Ça, on est tous d'accord. Les villes ont un rôle, évidemment, à jouer, c'est une responsabilité partagée. Des fois, c'est peut-être moins clair, là, on... il y a plusieurs municipalités, au Québec, dont la rue principale, c'est une route régionale ou une route nationale qui appartient au ministère des Transports. Puis, encore là, tu sais, nous autres, on a des idées sur qui devrait avoir la responsabilité de gérer les aménagements, mais, dans tous les cas, l'INSPQ pourrait nous

donner un aperçu aussi de ce que ça peut représenter, comme investissement, comme programmation, pour être sûr de réduire les risques sur notre territoire.

• (10 h 50) •

Bref, je vous le dis tout de suite, d'emblée, là, je vais voter en faveur de cette motion-là, mais moi, j'insiste, j'aimerais qu'on puisse entendre, là, d'ici le commencement de l'étude détaillée, l'Institut national de santé publique du Québec, une organisation à laquelle je crois, qui pourrait nous donner un bon éclairage sur l'enjeu.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Et j'invite maintenant Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

Mme Michelle Setlakwe

Mme Setlakwe : Merci, M. le Président. Oui, c'est à mon tour d'intervenir, ce matin, au nom du chef de l'opposition officielle, pour réitérer notre demande, donc, d'entendre, dès que possible, l'Institut national de santé publique du Québec, tel qu'on le demande via cette motion préliminaire déposée ce matin, avant d'entreprendre l'étude détaillée sur le projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

C'est un projet de loi qui est attendu, qu'on salue. On salue l'initiative du gouvernement, de la ministre du Transport et de la Mobilité durable. Toutefois, c'est à mon tour, là, de souligner l'absence de mesure, dans ce projet de loi, pour sévir contre l'alcool au volant, qui est un enjeu extrêmement important. Nous allons déposer, sans surprise, un amendement, là, pour faire baisser la limite d'alcoolémie de 0,08 à 0,05, comme c'est le cas dans toutes les autres provinces canadiennes. J'allais dire «sauf la Saskatchewan», mais la Saskatchewan est allée encore plus loin en abaissant ce seuil à 0,04. C'est à partir de 0,04 qu'il y a des mesures, des sanctions administratives qui sont imposées dans cette province-là. Donc, vraiment, le Québec fait cavalier seul, et franchement, c'est incompréhensible, M. le Président.

Moi, depuis des semaines que j'entends le plaidoyer de mon collègue député de Nelligan à ce sujet-là, et la résistance du gouvernement me surprend énormément. La sécurité routière, c'est un sujet d'une importance capitale. Ça nous interpelle tous, tous les députés... en tout cas, ça devrait nous interpeler tous, je crois que c'est le cas, tous les Québécois. Et moi, personnellement, comme mère de famille... et je pense que c'est la même chose pour tous les parents ici, dans la salle, quand on se lève, le matin, notre priorité, la chose la plus importante pour nous, c'est de garder notre famille en sécurité. Ce qu'on souhaite, quand nos enfants quittent, c'est qu'ils reviennent le soir en sécurité, c'est qu'il ne leur arrive rien.

Moi, je suis la mère de deux jeunes adultes et d'un adolescent. Il y en a deux, sur mes trois, qui conduisent, et je peux vous dire que les jeunes, aujourd'hui, ne conduisent pas quand ils ont bu, et c'est une excellente chose. Et donc, ça m'amène à dire : Les tendances ont changé, la population est derrière ce changement-là, et je ne comprends pas que, comme législateurs, on ne se colle pas à la volonté de la population. Donc, voilà, d'entrée de jeu, je pensais que c'était important de le mentionner, à quel point les mentalités ont changé, et c'est une bonne chose, et il serait grand temps qu'on modifie nos lois en ce sens.

Il est extrêmement important d'être rigoureux, M. le Président, dans le cadre du processus d'étude détaillée et... en fait, des consultations avant d'entamer l'étude détaillée de ce projet de loi là. Je ne vois pas pourquoi on ne prendrait pas le temps d'entendre tous les experts. Particulièrement, là, ici, on parle de l'Institut national de santé publique du Québec, donc d'un expert scientifique en la matière. On sait à quel point il est important d'écouter la science, et là, ici, ce que je comprends, c'est qu'on n'a pas entendu l'INSPQ, alors que l'INSPQ a des choses importantes à nous dire, et on devrait prendre le temps de les écouter. Tu sais, nous, comme législateurs, c'est... notre premier devoir, là, c'est de prendre les meilleures décisions pour la population québécoise, décisions qu'on doit prendre de façon éclairée, en ayant toutes les informations pertinentes entre les mains pour pouvoir prendre les bonnes décisions.

Mon collègue le député de Nelligan a souvent utilisé, et à juste titre, les arguments de la Santé publique en militant pour l'instauration de mesures à partir de 0,05. Or, les experts de l'INSPQ n'ont jamais eu l'opportunité de témoigner leur point de vue sur cet enjeu important en sécurité routière. Il est temps de le faire. Il est temps de prendre le temps de les entendre. C'est l'INSPQ qui mentionne que, selon une étude québécoise, conduire avec une alcoolémie variant entre 51 et 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang augmente d'environ quatre fois, M. le Président, le risque de collision mortelle. On ne peut pas le dire assez souvent, plus le taux d'alcoolémie augmente, plus le risque d'accident mortel augmente. C'est la science qui le dit, c'est la science qui le démontre.

C'est aussi l'INSPQ qui recommande d'introduire un article au Code de la sécurité routière afin d'abaisser à 50 milligrammes par 100 millilitres d'alcoolémie permise pour conduire un véhicule pour tous les conducteurs non assujettis au permis probatoire, comme c'est le cas dans toutes les autres provinces canadiennes, je le mentionne encore une fois. C'est important d'entendre la science derrière cette recommandation, et il ne faudrait pas que ce soit une occasion ratée avant de débiter l'étude détaillée.

Mon collègue de Nelligan l'avait bien dit, dans ses plaidoyers récents, le gouvernement nous demandait, pendant la pandémie, d'écouter la Santé publique. Eh bien, maintenant, c'est à notre tour de demander au gouvernement d'écouter la Santé publique sur cet enjeu crucial.

J'ai pris connaissance, moi aussi, là, de l'avis scientifique très détaillé, très exhaustif, qui date d'un certain nombre d'années, qui est toujours très pertinent, intitulé *Réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un véhicule automobile*, un avis scientifique, M. le Président, de l'Institut national de santé publique du Québec. Je pense que ça vaut la peine de revenir sur certains passages pour démontrer encore une fois, réitérer l'importance

d'entendre ces experts sur la question en commission parlementaire avant d'entamer l'étude détaillée. On mentionne, au tout début de l'avis, que «malgré les progrès réalisés au cours des dernières décennies, la conduite d'un véhicule automobile sous l'influence de l'alcool demeure toujours un problème important et actuel de santé et de sécurité publique. Selon une enquête réalisée en 2008, 5,2 % des Canadiens sondés ont admis avoir conduit leur véhicule, au cours des 12 derniers mois, même s'ils croyaient dépasser le taux d'alcoolémie, ou TA, par le Code criminel canadien, c'est-à-dire 0,08. Au Québec, cette proportion est de 7,5 %, donc plus élevée que le 5,2 % des Canadiens sondés, selon la Fondation de recherche sur les blessures de la route en 2008.» On le sait... «La conduite sous l'influence de l'alcool demeure encore aujourd'hui la principale cause de décès routiers. Au Canada, 3 122 personnes sont décédées des suites d'une collision routière en 2006.»

Donc, l'étude nous donne des statistiques, M. le Président, extrêmement pertinentes, l'étude, elle est étoffée, elle est détaillée. Les experts se sont posé des questions extrêmement pertinentes. Par exemple, la performance des conducteurs est-elle affectée de manière significative à un TA, un taux d'alcoolémie, de 50 milligrammes par 100 millilitres de sang? La réponse est oui. On s'est posé la question : Quel est le risque de collision et de blessure à un TA de 50 milligrammes par 100 millilitres de sang? On est arrivé à des conclusions percutantes, mon collègue en a fait mention tout à l'heure, je vais y revenir.

Et là ce que je comprends, c'est qu'on se priverait d'entendre l'INSPQ, qui viendrait nous dire en commission, nous expliquer la teneur de leurs études, les questions qu'ils se sont posées, les données probantes, les conclusions auxquelles ils sont arrivés. Pour un enjeu aussi important, on se priverait de les entendre? C'est incompréhensible. Il faut le faire, M. le Président.

Donc, le but de l'avis scientifique de l'INSPQ était de formuler des recommandations sur la pertinence d'abaisser la limite légale du TA, taux d'alcoolémie, permise pour conduire un véhicule automobile au Québec à 0,05. Afin d'y arriver, ils ont poursuivi les objectifs spécifiques suivants : premièrement, documenter la relation entre la conduite d'un véhicule à différents taux d'alcoolémie et la performance au volant; documenter la relation entre la conduite d'un véhicule à différents taux d'alcoolémie et le risque de collision et de blessures; et troisièmement, documenter l'effet de l'abaissement du taux d'alcoolémie permis pour la conduite d'un véhicule automobile sur les collisions. Afin de réaliser ces objectifs, ils se sont basés sur les synthèses systématiques et, en leur absence, ils ont réalisé leur propre synthèse des connaissances. Les conclusions présentées dans l'avis scientifique sont donc basées sur les données probantes les plus crédibles. J'inviterais tous les membres de la commission à prendre connaissance de cet avis-là et d'appuyer notre motion à l'effet d'entendre l'INSPQ dans le cadre des consultations particulières.

• (11 heures) •

Donc, à la question : La performance des conducteurs est-elle affectée de manière significative à un taux d'alcoolémie de 0,05?, réponse : Les résultats de la littérature scientifique montrent que la performance des conducteurs dans leurs différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'un taux d'alcoolémie de 0,05. C'est d'ailleurs la principale conclusion de deux synthèses de connaissances qui ont abordé la question des effets sur la consommation d'alcool sur la performance au volant, en se basant respectivement sur 177 et 109 études au cours des dernières... des 50 dernières années. On nous dit aussi que la consommation de faibles doses d'alcool produit un effet désinhibiteur, qui amène le conducteur à adopter des comportements à risque. Sous l'influence de l'alcool, les conducteurs roulent généralement plus vite et sont moins susceptibles de respecter les limites de vitesse. Or, les excès de vitesse et la vitesse inadaptée aux conditions routières représentent, on le sait, l'une des principales causes de collisions et de blessures au Québec.

Il me semble que ces informations-là sont pertinentes, M. le Président, dans le cadre de notre étude, dans le cadre de notre réflexion, et avant que le gouvernement ferme la porte de façon définitive à l'amendement souhaité, souhaité non seulement par les groupes d'opposition, souhaité par la population québécoise par un nombre grandissant. Une majorité importante de Québécois souhaite que nous allions dans ce sens-là et que nous rejoignons ce qui se fait dans les autres provinces. Il me semble que la moindre des choses, avant de fermer la porte complètement, ce serait d'entendre les experts. Ce qu'on demande, encore une fois, c'est d'entendre le point de vue scientifique.

À la question, quel est le risque de collision et de blessures à un taux d'alcoolémie de 0,05 %, de la première étude qui s'est penchée sur la relation entre la conduite sous l'influence de l'alcool et le risque de collision aux études plus récentes, la conclusion demeure la même, M. le Président. Selon l'avis scientifique de l'INSPQ, le risque de collision et de blessures augmente de manière exponentielle en fonction du taux d'alcoolémie. Le risque de collision et de blessures est accru de manière significative à partir d'un taux d'alcoolémie de 0,05 %. Pour les collisions mortelles, ce risque est multiplié par un facteur variant de deux à neuf fois selon les études et la façon dont les catégories de taux d'alcoolémie sont établies. Il est à noter que cette conclusion n'a d'ailleurs jamais été remise en question. Selon cet avis, il y a des experts qui rapportent qu'un... on estime qu'un taux d'alcoolémie de 0,04 % augmente de 38 % le risque de collision, comparativement à un conducteur sobre. D'autres études montrent que le risque est encore plus prononcé avec les collisions avec blessures graves.

Il me semble que c'est ce qu'on veut éviter, M. le Président. C'est ce qu'on souhaite pour la population québécoise, de réduire le risque le plus possible. Cet entêtement, cette idée de ne pas vouloir... en tout cas, deux choses. Jusqu'à maintenant, on nous dit qu'on ne souhaite pas aller dans ce sens-là. Soit, le gouvernement a la majorité. Mais de dire qu'on ne veut pas aller dans cette direction-là, alors que d'autres provinces le font et que la population souhaite qu'on aille dans ce sens-là, et de le faire en fermant la porte à la voix des experts, les experts scientifiques, c'est un non-sens. Donnons-nous tous les outils, entendons tous les experts. Ici, on parle d'experts scientifiques. C'est la science qui parle ici. Ce n'est pas juste, là, des souhaits qui sont exposés comme ça de façon abstraite. Donnons-nous la chance d'entendre les experts avant de fermer la porte complètement.

Je reviens à l'avis scientifique. Donc, on parlait des collisions mortelles, on parlait de collisions qui impliquent des blessures graves. Dans tous les cas, plus le taux d'alcoolémie dans le sang augmente, plus le risque de telles collisions augmente. Des récentes... des résultats similaires à ceux présentés précédemment furent obtenus à l'aide de données de différents pays. Une étude réalisée par la SAAQ a non seulement permis d'établir le risque de collision mortelle en fonction du taux d'alcool... taux d'alcoolémie du conducteur, mais aussi la probabilité que celui-ci soit impliqué dans une collision mortelle responsable. Un conducteur ayant un TA variant entre 0,02 % et 0,05 % voit son risque d'être impliqué dans une collision mortelle multiplié par un facteur de 1,7, tandis que son risque de collision mortelle responsable est accru par un facteur supérieur à trois. Le risque de collision mortelle s'accroît de manière exponentielle par la suite. Ainsi, le risque de collision mortelle s'établit respectivement à 4,5, 23,9 et 176,5 pour les taux d'alcoolémie entre 0,05 %, 0,08 % et 0,151 %. Ces risques sont plus élevés pour les conducteurs de 20 ans et moins.

Je trouve ces chiffres et cette étude tellement convaincants. C'est, encore une fois, le point de vue scientifique. Il y a bien des gens autour de la table qui se disent, probablement des gens de chiffres, ça leur prend des chiffres pour pouvoir sentir qu'ils prennent une décision éclairée et basée sur des faits. Bien ici, on a les chiffres à l'appui, M. le Président.

Je poursuis : «La littérature scientifique est unanime quant à l'effet de l'abaissement du taux d'alcoolémie légal sur les collisions routières. Les évaluations les plus rigoureuses méthodologiquement démontrent que l'abaissement du taux d'alcoolémie permis pour la conduite d'un véhicule automobile est une mesure efficace pour contrer la problématique de la conduite sous l'influence de l'alcool et les collisions qui y sont associées. Les collisions associées font référence aux collisions où l'alcool a été détecté ou bien à des catégories de collision où la présence d'alcool est surreprésentée par rapport aux autres collisions.»

On cite également des évaluations américaines plus récentes qui démontrent que l'abaissement a permis de sauver plusieurs vies. C'est ce qu'on souhaite faire ici, là, faire des amendements législatifs qui vont contribuer à sauver des vies. Et qu'est-ce qu'on nous dit? On nous dit : Non, on est pressés, on veut aller de l'avant plus rapidement, nos consultations sont complétées, sont suffisantes. Bien, il va falloir qu'on nous explique pourquoi, en fait, qu'on nous... qu'on l'explique aux Québécois, pourquoi le gouvernement juge qu'il n'est pas opportun, qu'il n'est pas pertinent, qu'il n'est pas nécessaire d'entendre ces groupes. Ici, je le rappelle, dans le cadre de cette motion préliminaire, on parle de l'Institut national de santé publique du Québec. Est-ce qu'il y a quelqu'un ici, autour de la table, qui remet en question la pertinence d'entendre l'INSPQ? C'est ce qu'on va savoir un peu plus tard ce matin, j'imagine.

Revenons aux évaluations américaines qui démontrent que l'abaissement a permis de sauver plusieurs vies. C'est vraiment l'objectif, encore une fois. En se basant sur les données de 28 États, une étude rapporte que l'abaissement du taux d'alcoolémie permis à 0,08 % permet de sauver annuellement plus de 360 vies. De leur côté, différents experts qui ont été... qui se sont prononcés en 2005 estiment que l'abaissement a permis de réduire de 14,8 % les collisions associées à l'alcool. À l'aide de leurs résultats, ils en viennent à la conclusion que, si les 32 États qui n'avaient pas une limite de 0,08 %... 947 vies auraient été sauvées. Les effets préventifs s'observent auprès de tous les segments de la population, quoique l'effet soit moins prononcé chez les jeunes et les jeunes... chez les hommes et les jeunes conducteurs. Et ainsi de suite, on démontre donc à quel point on est capables de sauver des vies avec des mesures additionnelles, M. le Président.

Les études américaines permettent aussi d'établir des conditions qui permettent d'accroître l'effet de l'abaissement. «Bien que la mesure en soi permette de réduire les collisions liées à l'alcool, l'intensité de son effet est en fonction du nombre de barrages routiers réalisés et de la présence d'une politique de révocation ou suspension de permis de conduire pour conduite avec facultés affaiblies.»

• (11 h 10) •

Je me permets de réitérer ici qu'on ne souhaite pas changer le Code criminel, là. Ce qu'on demande, ce n'est pas de changer le Code criminel. L'acte criminel est déclenché à partir de 0,08 %. Ce qu'on dit, c'est qu'on est capables de réduire les risques et de sauver des vies, si la loi prévoit des sanctions administratives à partir de 0,05 %. Je pourrais honnêtement continuer dans le détail, dans le fin détail de cet avis scientifique, mais je pense que je vais sauter aux conclusions et aux recommandations que mon collègue... il terminait son intervention en les mentionnant. Je vais prendre le temps de les relire, mais il n'y a rien de plus pertinent, et d'intéressant, et de percutant que... dans mon cas, avoir eu l'expérience de quelques commissions parlementaires déjà, que d'entendre les experts venir se prononcer et venir expliquer verbalement leurs... les conclusions de leurs études. Ça fait toujours une différence, lors de l'étude d'un projet de loi, quand on a les experts dans la salle, devant nous, M. le Président. Donc, j'espère vraiment qu'on va prendre le temps de les écouter afin de... afin d'en arriver, disons-le, à bonifier le projet de loi pour le bénéfice de tous les Québécois.

Je reviens à la conclusion et aux recommandations, donc, de cet avis scientifique de l'INSPQ. Considérant que... Il y a cinq conclusions. «Considérant que la performance, lors de la conduite d'un véhicule automobile, est négativement affectée à partir d'un TA de 0,05 %;

«Deuxièmement, considérant que la conduite d'un véhicule automobile à un TA de 0,05 % multiplie de manière significative le risque de collision avec blessures graves, voire mortelles;

«Troisièmement, considérant que l'ensemble de la littérature confirme que l'abaissement de la limite du taux d'alcoolémie permis pour la conduite d'un véhicule automobile à 0,05 % est une mesure efficace pour prévenir les collisions et sauver des vies;

«Quatrièmement, considérant que l'efficacité de l'abaissement du taux d'alcoolémie s'observe autant auprès de conducteurs affichant des taux d'alcoolémie très élevés que des taux d'alcoolémie plus modestes;

«Et cinquièmement, considérant que les Canadiens et Québécois sont fortement préoccupés par les problématiques de sécurité routière liées à la conduite sous l'influence de l'alcool.»

La conclusion : «L'Institut national de santé publique du Québec recommande que le taux d'alcoolémie permis pour la conduite d'un véhicule automobile soit abaissé à 50 milligrammes/100 millilitres.» Donc, voilà pour l'INSPQ.

Je pense que je l'ai dit et redit, il serait très pertinent qu'on les entende en commission parlementaire. Mon collègue, à ma gauche, me souligne à juste titre un passage important de... qui provient du site Web de CAA-Québec, n'est-ce pas. Je vous le lis : «À l'occasion d'un test, nous avons soumis quatre détenteurs de permis de conduire à une évaluation en boisson sur le simulateur de conduite CAA-Québec. Verdict? Aucun des automobilistes n'aurait songé à prendre le volant à des taux de 80 milligrammes ou de 120 milligrammes/100 millilitres, c'est-à-dire 0,08 % ou 0,12 %, et seulement un l'aurait fait à 50 milligrammes, donc 0,05 %. Un expert en éducation routière de CAA-Québec, présent sur place, a d'ailleurs observé des faiblesses notables dans la conduite des quatre participants à partir de 0,05 %.» Donc, voilà.

En conclusion, M. le Président, je pense que tout a été dit ce matin, là, par... soit par moi-même, par mon collègue de Nelligan, mon collègue de Taschereau au deuxième groupe d'opposition. Je demanderais au gouvernement de sérieusement considérer la motion préliminaire qui a été déposée, de voter pour. J'invite les collègues à voter pour. C'est une question de sécurité routière. C'est pour nous aider à sauver des vies, M. le Président. Merci.

Mise au voix

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la députée. Donc, il n'y a pas d'autre intervention. Est-ce que la motion préliminaire du député de Nelligan est acceptée? Et par vote nominal.

La Secrétaire : ...abstention. M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : Mme Setlakwe (Mont-Royal—Outremont)?

Mme Setlakwe : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Poulet (Laporte)?

Mme Poulet : Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Et M. Jacques (Mégantic)?

Le Président (M. Jacques) : Abstention. Ceci dit, la motion est rejetée.

Est-ce qu'il y a d'autres motions préliminaires? M. le député de Taschereau. Nous avons déjà la motion ici en main.

M. Grandmont : Oui, je pense que oui, hein?

Le Président (M. Jacques) : Et je crois qu'elle doit être déposée sur Greffier à l'instant. Elle est déjà sur Greffier. Donc, je vous invite à lire votre motion, M. le député de Taschereau.

Motion proposant d'entendre l'Office des personnes handicapées du Québec**M. Etienne Grandmont**

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, M. le Président. Donc, pour le bénéfice des collègues, là, j'attends qu'elle apparaisse. Voilà, c'est bien elle. Parfait. Merci. Donc :

«Qu'en vertu de l'article 244 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, tiennent des consultations particulières et qu'à cette fin elle entend l'Office des personnes handicapées du Québec, ainsi que tout autre groupe qu'elle jugera pertinent.»

Donc, si je peux me permettre des explications, M. le Président, dans le Plan d'action sur la sécurité routière que nous a déposé Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable à la fin de l'été dernier, il est mentionné, effectivement, des personnes en situation de handicap. Là, à la mesure b, Aménagements sécuritaires pour les piétons, à l'action 8, Introduire des normes favorables aux déplacements sécuritaires des piétons, particulièrement des enfants, des aînés et des personnes handicapées. Grosso modo, ça tourne à... ça tourne autour, là, de la révision des deux tomes, là, le tome I qui touche la conception routière, et le tome V qui touche la signalisation routière. Bon, d'abord, je veux simplement souligner que c'est un bon pas, là, qui est fait par la ministre, là, à travers ce... la révision de ces deux tomes-là. C'est quelque chose qui était évidemment demandé, là, par les groupes, les différents acteurs et parties prenantes, là, sur les enjeux de sécurité routière au Québec, et par nous-mêmes aussi, là, moi-même, là, au niveau des... comme responsable, là, des enjeux de transport et mobilité durable, là, chez Québec solidaire.

Il faut se rappeler que ces deux tomes-là, le tome I, Conception routière, et tome V, Signalisation routière, ce sont les guides qui, après ça, sont repris par les municipalités, les villes, les MRC pour mettre en oeuvre, pour déployer... En fait, là, c'est le livre de recettes pour faire des routes. Donc, c'est comme le minimum, c'est un peu comme le code du bâtiment dans l'immobilier, là, dans la construction résidentielle et commerciale, c'est la même chose pour les routes.

Donc, on a un tome I, qui touche les conceptions routières. C'est une très bonne chose, en espérant, évidemment, que ce travail-là soit vraiment de remonter la barre très, très haute, parce que ça faisait longtemps que ces guides-là étaient mis en oeuvre et n'avaient pas été modifiés. Conception routière, là, c'est très technique, mais ça peut vraiment aider à ralentir la vitesse pratiquée. J'en ai parlé tout à l'heure, là, sur l'enjeu, là, de la vitesse pratiquée et de l'impact que ça peut avoir quand on a des collisions avec des usagers particulièrement vulnérables, d'avoir des routes qui sont bien conçues, qui permettent d'apaiser la circulation, la vitesse de circulation. Donc, il y a toutes sortes de mesures, là, à travers ça, là, tester et évaluer des nouveaux aménagements qui pourraient, éventuellement, être intégrés dans la norme.

Donc, on salue cette mesure-là pour essayer d'aller vers, toujours, une amélioration, là, continue, là, de ces... des aménagements qui sont proposés aux municipalités, parce qu'il faut le rappeler, hein, c'est le minimum requis, après ça, par les différentes municipalités. Ensuite, intégrer les aménagements dans la norme puis, finalement, intégrer un chapitre piéton prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagements visant la sécurité des déplacements piétonniers.

Donc, encore une fois, c'est... comme je le disais, puis je me plais à le rappeler, là, ce n'est pas un panneau de circulation qui fait baisser la vitesse pratiquée. Ça peut avoir un certain impact, mais, souvent, ce n'est pas suffisant. On peut mettre une rue bien conçue avec un panneau à 100 kilomètres-heure, mais avec une rue qui est conçue pour faire rouler les automobilistes à 30 kilomètres-heure, puis la vitesse ne sera pas de 100 kilomètres-heure, elle va être de 30 kilomètres-heure. L'aménagement a beaucoup plus d'impact que la signalisation. Donc, vraiment, moi, je suis très content de cet aspect-là.

Puis l'aspect aussi, là, sur la signalisation routière... Les mesures qui seraient mises en oeuvre, là, c'est documenté, la signalisation des autres provinces et pays destinée à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers à porter une attention particulière aux piétons et aux aînés, c'est une bonne chose, évidemment, là. On veut être innovants. Je me souviens que Mme la ministre parlait de signalisation innovante, donc des mécanismes nouveaux qui pourraient peut-être nous inspirer ici, au Québec. D'ailleurs, j'en avais parlé plus... précédemment, là, mais il y a... Quand on va dans les différents congrès ou activités, là, de différentes... en fait, qui traitent, là, de sécurité routière, notamment, là, de transport en général, il y a souvent des exposants, dans des salons des exposants, qui sont très... justement, qui touchent la question de la signalisation et qui nous amènent sur des enjeux, sur des mécanismes ou... d'innovation qui est intéressante.

• (11 h 20) •

Puis sinon, une autre action qui serait mise en oeuvre, c'est intégrer des nouveaux dispositifs à la norme de signalisation et proposer des modifications lorsqu'il est démontré que leur usage est sécuritaire. Puis il y a des villes... je parle de l'étranger, puis il y a déjà des villes aussi qui mettent en oeuvre des choses à travers des projets pilotes. Donc, ça, c'est une bonne chose. Cela dit... Ah! puis je voudrais ajouter aussi que, sur le site du plan de sécurité routière, là, donc, il y a un site Web dédié, évidemment, à cette grande annonce là qui avait été faite par la ministre à la fin de l'été. On mentionne qu'il y a certains partenaires qui sont consultés à travers les différentes composantes, notamment à travers cette composante-là. La révision du tome I et du tome V va se faire, évidemment, en partenariat avec certains partenaires, notamment, là, des groupes regroupant les personnes en situation de handicap, mais est-ce que c'est suffisant puis est-ce qu'on doit se priver de nous aussi, comme législateurs, les rencontrer? Parce que c'est une chose, les avoir sur certains aspects, notamment la révision des tomes I et V. Puis, je le rappelle, c'est un travail qui est important et nécessaire, mais il y a tout le travail, tout le travail qui est fait sur la révision du Code de la sécurité

routière notamment, puis des autres lois, évidemment, qui sont touchées par le projet de loi n° 48. Nous, comme législateurs, comme membres de l'opposition, si on veut être capables de faire bien notre travail, puis je parle de la même façon aussi, là, pour les collègues, là, qui sont de la partie gouvernementale, excluant évidemment Mme la ministre, est-ce qu'on peut... est-ce qu'on ne devrait pas se donner aussi la chance de rencontrer des organisations qui représentent les personnes en situation de handicap?

Bien, moi, je pense que oui. Je pense que ce serait une bonne chose, parce que, les personnes en situation de handicap, ce n'est pas des personnes de seconde classe, de second ordre. Ce sont une portion importante et grandissante de la population, aussi, avec le vieillissement de la population. Vous savez, dans le passé, j'ai travaillé avec des... sur des enjeux, là, qui touchaient la mobilité des personnes handicapées... des personnes âgées, pardon, sur l'accès, par exemple, à la ville, sur l'accès aux transports en commun au... à l'autopartage, et ce qu'on se rendait compte, c'est que les liens entre les personnes âgées et les personnes en situation de handicap étaient très fréquents. On pouvait souvent faire des liens entre ces deux parties de la population, puis même, en fait, entre eux, ils sont souvent les mêmes personnes aussi. Donc, la population vieillissante, il peut y avoir des pertes au niveau de la mobilité, des pertes cognitives aussi, évidemment, et donc on se retrouve, des fois, là, avec le vieillissement de la population, à arriver vers une... des limitations physiques ou cognitives qui, finalement, nous rapprochent, bien, de la situation de handicap. Et je pense qu'il faut être en mesure de... comme législateurs, d'avoir un projet de loi, le projet de loi n° 48, qui tienne le plus compte de cette réalité-là qui est devant nous et qui met à risque une partie de plus en plus grande de la population.

Donc, pour l'instant, on n'a pas eu la chance de rencontrer des organisations qui représentaient spécifiquement les personnes en situation de handicap. Cela dit, sur le Greffier, on a reçu un commentaire, là, dans la zone Commentaires, non pas dans les mémoires, mais j'invite, là, les collègues à aller voir. Il y a eu un mémoire qui a été partagé... c'est un avis, en fait, là, qui a été partagé par le ROP 03 et puis par RAPLIQ, là, qui est le regroupement d'activistes pour l'inclusion à Québec ou au Québec, un avis, donc, sur le projet de loi n° 48 modifiant principalement le Code de la sécurité routière. Donc, c'est ça, ça a été déposé par le Regroupement des organismes de personnes handicapées de la région 03, le Regroupement des personnes handicapées visuelles des régions 03-12, là, donc Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, et le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec à la Commission des transports et de l'environnement. Ça a été déposé le 21 février dernier, donc j'invite les collègues à aller le voir.

Et là-dedans, il y a des données intéressantes puis des réflexions intéressantes. D'abord, bien, tout à fait, comme nous, en fait, ils constatent que les personnes handicapées ont été absentes des discussions lors des échanges, même si la ministre a toutefois souligné une préoccupation pour leur prise en compte dans la mise en oeuvre du plan de sécurité routière. Moi, je n'aime pas ça, parler au nom des personnes sans les entendre. En général, j'aime ça les inclure dans la discussion, au départ. Si on est pour écrire un projet de loi, coécrire un projet de loi, puis qu'on se dit qu'on a une préoccupation puis une prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap dans l'écriture de ce projet de loi là, j'ai tendance à penser qu'il faut les entendre. Il faut avoir cet échange-là avec eux autres, il faut leur donner l'opportunité de participer. C'est une coconstruction, un projet de loi, mais je trouve dommage, en fait, qu'on se prive de cette parole-là. Donc, aujourd'hui, je m'en fais le porte-voix, là, mais j'aimerais vraiment qu'on les rencontre avant de commencer l'étude détaillée.

D'abord, parce que, les personnes handicapées, les personnes en situation de handicap, selon les dernières statistiques, là, qui sont dans le commentaire, c'est plus de 21 % de la population. C'est énorme. Une personne sur cinq, puis, comme je le disais tantôt, ça va aller croissant à travers le temps, est en situation de handicap. La sécurité et le sentiment de sécurité d'une grande partie des personnes handicapées sont affectés par plusieurs comportements et aménagements que le projet de loi vise à influencer. Cela amène plusieurs personnes à l'autoretrait des espaces de circulation. Il faut comprendre que, quand on ne sent pas que... quand on sent... En fait, je le dirais plutôt d'une autre façon. Quand on est amenés à se déplacer dans la ville, quand on pense à un déplacement et que de... la perception que l'environnement dans lequel on va circuler est hostile ou est dangereux, bien, on va... tendance à rester chez soi ou à utiliser des moyens autres pour se déplacer, ce qui fait que, bien, d'une part, bien, il peut y avoir, effectivement, beaucoup d'isolement qui est renforcé par le sentiment d'insécurité très grand par rapport à la perception que l'environnement dans lequel on veut circuler est hostile pour les personnes en situation de handicap. Et, pour certaines autres, bien, ça va être pour des déplacements qui seront, donc, obligatoires, nécessaires, là, des rendez-vous médicaux par exemple. Bien, ça va être des déplacements qui vont être faits en transport adapté, même si les distances à parcourir sont courtes... même si les distances à parcourir sont courtes.

Puis je n'ai pas besoin de rappeler à Mme la ministre combien, le transport adapté, c'est difficile, ces temps-ci, au Québec, manque de financement, manque de disponibilité, pénurie de main-d'oeuvre. Il y a toute la question aussi, là, de l'industrie du taxi qui a été réformée sous le même gouvernement, et l'industrie du taxi qui peine à répondre aux besoins des personnes en situation de handicap aussi. Donc, le transport adapté est très difficile. Donc, même quand les personnes ont comme l'obligation de se déplacer, elles vont prendre, même pour des distances courtes, le transport adapté. Bien, ce déplacement-là est difficile, parce que les conditions de déplacement en transport adapté sont compliquées depuis plusieurs années, et malheureusement, on s'y attarde trop peu. Mais donc, pour certaines personnes, environ 2 % de la population, c'est un transport adapté qui sera donc utilisé pour des courtes distances. Or, comme le savent la ministre et les municipalités, le transport adapté absorbe difficilement les nouvelles demandes, comme je le disais tout à l'heure.

Donc, pour la partie restante de personnes handicapées, près de 19 %, c'est plus d'anxiété lors des déplacements, c'est un recours accru à son réseau privé, aux réseaux communautaires et publics pour aller à des activités telles que faire son épicerie. Donc, les gens vont de moins en moins se déplacer de manière autonome sur le territoire, comme n'importe quel piéton le ferait. On va plutôt utiliser, donc, le transport en commun adapté, puis, encore là, comme c'est

difficile de l'utiliser, bien, les gens vont être dépendants des services offerts par les services... les groupes communautaires, vont être dépendants de leur réseau privé, c'est-à-dire leurs amis, la parenté, etc., pour se déplacer et pour faire des activités telles que faire l'épicerie ou les rendez-vous médicaux, comme je le disais tantôt.

Toujours dans cet avis-là, je poursuis : «Nous constatons que le développement rapide d'infrastructures cyclables sur plusieurs territoires se fait parfois au détriment de la mobilité piétonne.» C'est vrai que c'est un enjeu important pour les personnes en situation de handicap. C'est vrai qu'à travers les différentes... les différents types d'aménagements qu'on veut que le Québec développe à travers le temps, bien, évidemment, c'est plus de mobilité active, donc plus de place pour les piétons, pour les cyclistes, parce que c'est très économe, dont, un, pour les ménages, en terme financier. C'est très économe pour la société aussi, parce que faire des aménagements pour les usagers des transports actifs, c'est beaucoup moins cher que des aménagements pour les transports en commun ou transports automobiles. Mais c'est aussi meilleur pour la santé, puis c'est moins de risques en termes d'accidentologie aussi. Une collision entre deux... même entre deux piétons, entre deux... entre deux cyclistes, pardon, ça reste quand même moins dommageable qu'un automobiliste et un cycliste, par exemple. S'ajoutent aux vélos les appareils du transport... mais il faut que ce soit normé. C'est ça que je voulais dire. En fait, il faut que ce soit encadré, évidemment, parce qu'on veut le développer, mais, de l'autre côté, il ne faut pas que ça ait un impact négatif sur les usagers de la route qui sont en situation de handicap aussi.

• (11 h 30) •

Ce qu'on ajoute ici, en fait, toujours dans le même avis : «S'ajoutent aux vélos les appareils de transport personnels motorisés et autres véhicules qui sont — selon ce qu'on dit ici — illégaux, qui circulent aussi sur les infrastructures cyclables.» C'est intéressant, parce que ça a déjà été nommé, je pense, par Vélo Québec notamment, là, la question des aides à la mobilité des véhicules, la micromobilité électrique, qui a tendance à exploser dans les dernières années. On le voit, des fois, dans le chaos, à travers le monde puis... Mais, dans tous les cas, ça augmente, puis c'est... ce n'est peut-être pas très bien balisé. Il y a des enjeux liés à ça, il y a des vitesses qui sont pratiquées, qui sont assez impressionnantes, là, puis il y a des véhicules qui se caractérisent officiellement comme des aides à la mobilité... ou des vélos, en fait, parce qu'on a des petites pédales à l'arrière, mais ça ressemble plus à une moto, ça ressemble même à un minivéhicule. Et des véhicules, vous les avez peut-être déjà vus circuler... je vois mon collègue de Masson, en face, qui a le sourire... qui a un petit sourire. Donc, j'imagine que lui aussi a vu circuler ces petits véhicules qui ressemblent à des... tu sais, les petites voitures, les smart, là, les véhicules qui circulent sur des aménagements cyclables, aujourd'hui, c'est comme des véhicules qui devraient circuler sur la route, mais parce qu'ils sont électriques, ils se mettent à circuler un peu partout.

Mais pour les personnes en situation de handicap qu'on veut pouvoir faire circuler, on veut leur donner l'opportunité, évidemment, de se déplacer sur des aménagements cyclables avec leur quadriporteur, leur triporteur, mais bref, vraiment, des aides à la mobilité, puissent le faire en toute sécurité aussi. On crée des réseaux sur lesquels on a de la sécurité... il ne faudrait pas qu'en même temps ces aides à la mobilité là ou ces véhicules, cette micromobilité, viennent donner un sentiment d'insécurité trop grand. Puis je parle des personnes en situation de handicap, mais c'est vrai aussi pour papa, maman qui se promènent avec leurs enfants en vélo sur un aménagement cyclable.

Donc, moi, je serais très intéressé de les entendre spécifiquement là-dessus, parce que ça a un effet très, très grand sur la perception du risque et l'envie que les gens aient d'utiliser des moyens alternatifs à l'automobile pour se déplacer. C'est vrai pour les personnes en situation de handicap puis c'est vrai pour toute la population en général. Mais ce qui est bon, en général, pour les personnes de moins de huit ans puis plus de 80, donc, les... il y a des regroupements à travers le monde, les villes 8-80, c'est généralement bon pour l'ensemble de la population. Ce qui est prôné pour... Si la ville est conçue pour les personnes de moins de huit ans puis plus de 80, bien, ça va être bon pour toute la population. Même chose, si on pense... notre ville, les aménagements, la signalisation, les mesures qui sont mises en oeuvre, si c'est bon pour les personnes en situation de handicap, bien, ça va être bon aussi d'un point de vue de sécurité, et donc de bilan routier, ultimement, pour l'ensemble de la population.

Ce que cet avis-là, parce que je... je ne le caractérise pas de mémoire, parce que lui-même a utilisé le mot «avis», recommande, puis j'invite, là, évidemment, les collègues à le lire, bien, il y a différents éléments qui sont en lien avec le projet de loi n° 48, d'abord, les sanctions et des comportements dangereux pour les usagers vulnérables, notamment les personnes handicapées, un message clair pour tout le monde. Donc, leur recommandation, en fait, c'est de sanctionner, de... en fait, que «la réglementation et les amendes soient adaptées en conséquence de ce qui précède — je vais vous le lire — afin que le message fort porté par le projet de loi n° 48 sur les comportements soit entendu au-delà des automobilistes.» Donc, pour eux, il faut sanctionner... en fait, ils disent que «sanctionner, c'est une nécessité accompagnée de soutien aux changements de comportement. Les comportements de personnes en véhicule automobile, tout autant qu'avec d'autres moyens de déplacement tels que le refus de céder le passage, minent la mobilité piétonne, dont celle de nombreuses personnes en situation de handicap. La SAAQ et d'autres acteurs portent d'ailleurs le message d'une responsabilité de chacune et chacun. Il reste à y inclure, en concertation avec les organismes concernés, les personnes handicapées.»

Donc, l'idée, c'est un peu... je prendrai l'image d'une pyramide inversée, c'est de prioriser, dans l'ensemble des mesures qu'on va mettre en oeuvre... puis, ça aussi, c'est directement tiré de la Vision zéro. Donc, moi, ça me rejoint vraiment, c'est de prioriser, en termes d'aménagement, en termes de signalisation, en termes de contraventions, d'amendes qui sont versées, là... Puis aussi, on va l'aborder plus tard, là, éventuellement, dans l'étude détaillée, quand on abordera le chapitre, ou, en fait, les articles ou les amendements qui porteraient sur le... qui porteront sur le principe de prudence, de toujours prioriser, dans notre travail comme législateur, la protection des piétons et des personnes en situation de handicap et les personnes âgées également, aussi, bon, penser à toutes les personnes, là, qui se déplacent sur le réseau routier, sur les aménagements cyclables, sur les aménagements de transports actifs tels que les trottoirs, de toujours

avoir en tête de protéger nos usagers les plus vulnérables. Donc, en haut, là, ce qu'on essaie de protéger le plus possible, ce sont les usagers les plus vulnérables... parmi les plus vulnérables, les piétons, les personnes en situation de handicap, les aînés, les jeunes.

Ensuite, on pense vélo. Donc, encore une fois, c'est un... Puis il faut toujours aussi que les... à la fois, notre travail, mais aussi, il faut penser que les groupes, par exemple, les cyclistes fassent attention aux piétons aussi. Donc, il y a comme une espèce d'effet aussi, là... il faut insuffler, en fait, cette idée que les cyclistes doivent être protecteurs, doivent être prudents à l'égard des piétons.

Ensuite, c'est les automobilistes. Les automobilistes doivent être vigilants, donc prudents envers les piétons puis envers les cyclistes également. Puis, en dernier lieu, les camions qui, comme je l'ai déjà dit précédemment, là, dans les différentes allocutions qu'on a faites, là, dans tout le processus d'adoption du projet de loi n° 48, qui sont plus dangereux... en fait, il y a les véhicules lourds, j'ai dit camion, mais de parle de véhicules lourds, donc les autobus scolaires, les autobus publics, les camions de livraison, les camions de transport de marchandises. Par exemple, ce sont des véhicules, les... les véhicules pour déneiger, les camions pour la collecte des ordures, donc, dans la gestion des matières résiduelles. Ces véhicules-là ont des caractéristiques qui font en sorte que, notamment, là, les angles morts qui sont très grands, leur dimensionnement aussi, les angles... les rayons de courbure qu'ils ont lorsqu'ils font des virages qui sont très, très grands. Ces véhicules-là sont surreprésentés dans les accidents, dans les collisions impliquant des piétons et des cyclistes aussi. Donc, les camions doivent avoir... Les camions, les... quand je dis camion, évidemment, on se comprend, là, c'est les conducteurs, les conductrices de camions... devraient avoir une responsabilité accrue envers les automobilistes, les cyclistes et également les piétons, qu'ils soient aînés, en situation de handicap, jeunes, etc., etc.

Donc, cette pyramide inversée là, je pense que ça doit, dans le travail qu'on va faire ici, être une espèce de ligne directrice qu'on doit avoir, mais on doit aussi avoir comme principe de s'assurer que ce qu'on mettra en oeuvre à travers le Code de sécurité routière fasse en sorte que les usagers eux-mêmes soient toujours plus prudents envers les usagers plus vulnérables qu'eux-mêmes.

Autre élément que j'aimais beaucoup, là, de l'avis, puis c'est pour ça que je me permets d'en parler, qui nous a été donné par le ROP 03 puis le RAPIQ, c'est la question des... de la zone autour des écoles, en fait, là, que cet avis-là aussi, là, trouve trop restrictif. Donc, je vous dis, là, dans le fond, vitesse à 30 kilomètres-heure autour des écoles, ajouter les lieux fréquentés par les usagers les plus vulnérables. Donc, ce qu'on dit, c'est une vitesse de 30 kilomètres-heure est un choix intéressant pour de nombreux endroits pour permettre une mobilité des piétons en situation de handicap, comme les personnes utilisant une aide à la mobilité. De plus, nous constatons que les personnes à vélo ou sur une aide à la mobilité, là, donc la micromobilité, sont plus à l'aise avec des véhicules à une vitesse réelle de 30 kilomètres-heure. Elles sont... Elles se sentent plus en sécurité sur la route et embarquent moins sur le trottoir. Cela nous apparaît aussi un moyen de limiter les villes à créer des infrastructures nuisant à la mobilité piétonne pour offrir une mobilité cyclable sécuritaire.

Donc, ce qu'on dit, en fait, c'est qu'à notre sens, ajouter ces lieux, donc, des lieux comme, par exemple, les abords des établissements de santé et les établissements de commerce fréquentés par les personnes en situation de handicap, à notre sens, ajouter ces lieux dans les zones 30 kilomètres-heure rendrait cohérente le projet de loi avec les constats et actions du plan de sécurité routière. Cependant, le consensus pour le 30 kilomètres-heure est proche des... proche des écoles, pardon, ne nous semble pas acquis. Les personnes en situation de handicap ayant à peine évoqué... ayant été à peine évoquées durant les échanges en commission et dans les mémoires, il nous apparaît difficile d'imposer sans concertation le 30 kilomètres-heure dans un grand nombre de lieux.

Bien, c'est ça, moi, j'aimerais ça entendre l'Office des personnes handicapées du Québec ou tout autre groupe, là, que la commission pourrait juger pertinent pour identifier les sites sur lesquels on pourrait avoir un impact de réduction. En fait, on viserait une réduction de la vitesse pratiquée. Moi, l'objectif, ça serait d'essayer d'identifier... puis peut-être qu'à la fin on se rendrait compte que, comme le proposait Piétons Québec, de... d'avoir une vitesse de base à 30 kilomètres-heure, ou encore en essayant d'avoir une réflexion plus large comme, par exemple, la ville de Montréal nous l'a dit, d'avoir des rayons à l'intérieur desquels, donc, on touche un peu plus les corridors scolaires, là. Puis un kilomètre, c'est à peu près ce qu'un enfant, disons, d'âge primaire peut marcher pour aller à l'école ou aller à vélo à l'école. Donc, est-ce qu'on couvrirait suffisamment de zones pour être capables d'augmenter le sentiment de sécurité et la sécurité réelle des personnes en situation de handicap? Puis je le dis aussi, là, des personnes aînées.

• (11 h 40) •

Rappelez-vous ce que Pr Cloutier, là, de l'INRS nous disait. Si on élargit le secteur, si on ne se contraint pas à la zone scolaire, qui est essentiellement les quatre rues autour de l'école, on risque de toucher, puis particulièrement en milieu urbain, là, on risque de toucher d'autres types de déplacements, d'autres types de clientèles, d'autres types de personnes, d'autres lieux de destination, comme, par exemple, bien, les commerces de proximité, les établissements de santé, les centres communautaires, l'église, le guichet automatique et peut-être, à travers ça, aussi, bien, les personnes en situation de handicap, les personnes aînées. Si on se contraint uniquement à la zone scolaire qui, par ailleurs, on l'a déjà dit, mais je tiens à le rappeler, où on ne... où on ne touche pas, en fait, 85% des accidents sur le chemin de l'école et 95% des décès sur le chemin de l'école. Donc, si on se tient seulement dans la zone scolaire, bien, on passe à côté de quelque chose, puis on passe doublement à côté de quelque chose, parce qu'effectivement les personnes en situation de handicap sont exclues de cette obligation d'avoir du 30 kilomètres-heure. Puis je l'ai dit tantôt, puis je le répète encore une fois, à 30 kilomètres-heure, les chances de survie en cas de collision sont extrêmement élevées, beaucoup plus élevées qu'à 50 kilomètres-heure, 70 kilomètres-heure, 80 kilomètres-heure, où le taux de survie, là, il est à 0 %.

Donc, moi, j'aime beaucoup cette proposition-là qui est faite, là, par les groupes que j'ai nommés tantôt, de revenir à élargir l'idée ou, en fait, les zones dans lesquelles le 30 kilomètres-heure est obligatoire. Bon, leur recommandation,

eux autres, c'est d'inclure les abords des établissements de la santé et des services sociaux dans les lieux visés par la limitation de 30 kilomètres-heure. C'est spécifique à leurs besoins qu'ils expriment à travers ça. Moi, je trouve ça intéressant.

Moi, je serais très intéressé de savoir ce que l'Office des personnes handicapées du Québec pense de ça. Ils ont quand même un regard, aussi, qui est différent, là. Ici, c'est des groupes qui sont plus dans la région de Québec. L'office a une perspective beaucoup plus large sur l'ensemble du territoire québécois, parce qu'ils représentent des groupes et des membres d'un peu partout, mais je serais très, très, très intéressé d'avoir cette perspective-là. C'est pas mal ce qui est dans... au coeur de leur mémoire, mais j'ajouterais quelques éléments, avec le temps qu'il me reste, là.

Il y a la question des stationnements pour les personnes handicapées. Moi, je serais curieux de savoir ce que l'office, l'OPHQ, pense du respect des stationnements pour personnes handicapées. On sait combien c'est important, puis, en même temps, pas besoin d'aller souvent chez Canac ou à l'épicerie pour se rendre compte que ces espaces de stationnement là sont souvent occupés par des personnes qui n'ont pas la vignette. Ils n'ont pas la vignette, donc ils utilisent un espace qui est pourtant réservé à des personnes qui, normalement, en ont besoin parce qu'ils ont... ils sont en situation de handicap.

Est-ce que les amendes, est-ce que les contraventions qui sont données sont suffisantes? Est-ce qu'on devrait peut-être refaire une ronde de sensibilisation là-dessus? Parce que moi, j'ai l'impression, c'est peut-être... peut-être une mauvaise perception, mais moi, je leur aurais posé cette question-là. Si l'Office des personnes handicapées du Québec vient ici avant l'étude détaillée, j'aimerais savoir ce qu'ils pensent. Est-ce que les espaces réservés pour les personnes handicapées sont respectés au Québec? Et sinon, si le taux de respect n'est pas suffisant, est-ce qu'on ne devrait pas mettre en place certains mécanismes, notamment, bien, augmenter les amendes ou encore faire de la sensibilisation pour être capable de faire respecter cette place-là qui est drôlement importante, là? D'autant plus que... Est-ce que...

Je veux leur poser aussi des questions sur le nombre d'espaces de stationnement. Je ne sais pas trop comment ça fonctionne, mais j'ai l'impression que c'est un ratio en fonction du nombre d'espaces de stationnement qui sont situés devant un commerce. Ça pourrait peut-être être ça. Si on voit... si on sait que le taux de personnes ou le nombre de personnes... considérant le vieillissement de la population, donc le nombre de personnes en situation de handicap est appelé à augmenter dans les prochaines années, est-ce qu'on ne devrait pas revoir les ratios? Est-ce que le législateur n'a pas un rôle à jouer là-dessus aussi? Je vous pose la question, mais moi, c'est des questions que j'aimerais aborder avec l'Office des personnes handicapées du Québec.

Puis il y a... là, je vous ai parlé, là, on a parlé... J'ai beaucoup été sur des enjeux qui touchaient, là, les personnes qui sont habilitées à se déplacer, notamment en fauteuil roulant, mais j'ai été beaucoup en contact, puis j'en parlerai peut-être davantage, là, dans ma deuxième intervention, j'ai beaucoup été en contact dans les dernières années avec les personnes en situation de handicap visuel, notamment le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec. Et ça, c'est des enjeux qui sont particuliers aussi, qui sont différents des personnes qui peuvent se déplacer en ayant leur vue, mais qui sont avec des aides à la mobilité. Mais les personnes en situation de handicap visuel, c'est un autre enjeu complètement différent.

C'est pour ça que, pour moi, d'avoir, à tout le moins, une discussion sérieuse avec les gens de l'Office des personnes handicapées, comme je le disais, qui ont une lecture, disons, macro des enjeux, à la fois géographiques, mais aussi qui est capable de nous faire avancer puis nous faire réfléchir sur les différents types de handicaps, je pense que ça serait intéressant. Je pense que ça nous amènerait quelque chose d'enrichissant. Parce qu'au-delà du fait de travailler avec ces... avec l'office puis d'autres groupes sur la révision des tomes I et V, moi, je pense que, comme législateurs, on devrait avoir cette discussion-là aussi. On doit... on ne peut pas se priver de ce regard-là. Je vous le dis, c'est une personne sur cinq, et je pense que ça va augmenter dans les prochaines années. Donc, donnons-nous la chance, avant d'entrer dans l'étude détaillée, d'avoir une bonne jase avec l'organisme qui représente les personnes en situation de handicap au Québec.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion préliminaire? Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

Mme Setlakwe : Merci. Donc, oui, je vais débiter, à moins que vous ayez une objection. Encore une fois, j'interviens au nom du chef de l'opposition officielle.

Le Président (M. Jacques) : Donc, c'est... le porte-parole officiel n'interviendra pas comme...

Une voix : ...

Mme Setlakwe : On peut changer l'ordre?

Le Président (M. Jacques) : Donc, vous pouvez intervenir, madame.

Mme Michelle Setlakwe

Mme Setlakwe : Merci, merci. Donc, au nom du chef de l'opposition officielle, j'interviens ce matin en appui, donc, à cette motion préliminaire déposée par notre collègue du deuxième groupe d'opposition, député de Taschereau, où on demande que, dans le cadre des consultations particulières, on entende l'Office des personnes handicapées du Québec avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 48.

Écoutez, ça fait quelques minutes que... en fait, une vingtaine de minutes que notre collègue de Taschereau s'exprime sur le sujet, et je suis convaincue qu'il serait pertinent qu'on entende l'Office des personnes handicapées du Québec. Je trouve qu'il y a des éléments intéressants qui ont été mis de l'avant. Et, de façon générale, comme je l'ai dit tout à l'heure, dans le cadre de l'autre motion préliminaire en lien avec l'alcool au volant et notre souhait d'entendre l'INSPQ, pourquoi se priver d'entendre des groupes qui ont des points de vue distincts, qui ont des points de vue différents à partager avec nous? Ici, on parle de personnes vulnérables, de personnes qui font... qui sont malheureusement... qui vivent avec un handicap. Pourquoi se priver de les entendre, d'obtenir leur point de vue et leur son de cloche? Eux vivent leur quotidien avec des obstacles qu'une bonne partie de la population ne connaît pas et que, dans leurs déplacements, ils ont... donc, ils sont confrontés quotidiennement à des obstacles et voient des choses, vivent des situations, vivent des frustrations que d'autres personnes ne vivent pas. Et ils amèneraient, je pense, une contribution importante et pertinente à notre débat, qu'on le rappelle, vise à bonifier le projet de loi n° 48.

Je vais me permettre de faire une brève incursion dans un chapitre précédent de ma vie, où j'étais conseillère municipale dans ma circonscription, dans la ville de Mont-Royal. Et dans mon rôle de conseillère municipale, on était souvent interpellés sur des questions de sécurité. Il m'est arrivé à plusieurs reprises d'avoir des appels, d'avoir des demandes de rencontre de la part d'aînés, de la part de personnes vivant avec un handicap. Je me rappelle, entre autres, une belle rencontre avec une de mes voisines qui souffre de sclérose en plaques depuis plusieurs années et qui se déplace à l'aide d'un quadriporteur, donc un genre de fauteuil roulant motorisé. Elle s'est donc adaptée à sa maladie. Elle se déplace quotidiennement, mais elle m'a... elle a pris le temps... j'ai pris le temps de discuter avec elle des obstacles auxquels elle est confrontée quotidiennement. Que ce soit en été ou en hiver... évidemment, sa vie, elle est beaucoup plus compliquée en hiver, mais elle prend la peine de sortir presque quotidiennement faire ses courses, aller fréquenter les bâtiments municipaux comme la bibliothèque, etc. Elle a son... elle a son circuit.

• (11 h 50) •

Mon collègue de Taschereau a raison de dire qu'il y a des... que ces personnes-là doivent... on doit tout faire, donc, pour aplanir les obstacles et s'assurer qu'ils puissent avoir une participation sociale pleine et entière. Donc, ces personnes, donc, que ce soit des aînés ou des personnes qui vivent avec un handicap, qui nous interpellent comme élus, apportent ce... c'est comme s'ils voient, évidemment, la vie avec une autre lunette et ils sont... pour des choses que nous, on prend pour acquis, des choses toutes simples. Ces personnes vivent donc des situations frustrantes dans leurs déplacements, et que ce soit, donc, sur le trottoir, ils sont très proches des autobus, ils sont proches des vélos, ils sont proches des voitures. Écoutez, les dangers potentiels et les situations qui les mettent à risque sont fréquentes et se multiplient dans leur quotidien d'une façon que nous, on ne peut pas s'imaginer tant qu'on ne les entend pas. Et on peut très bien lire leurs mémoires, leurs revendications, leurs recommandations sur papier, j'abonde dans le même sens que mon collègue de Taschereau, de les entendre en temps réel, en direct, nous exposer leurs façons de voir les choses, leurs propositions, leurs recommandations pour bonifier le projet de loi. Je pense que ce serait tout à fait opportun et utile dans le cadre de notre rôle, dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 48.

J'ai parcouru, durant l'exposé de mon collègue, différents mémoires qui ont été déposés dans le passé, et j'ai décelé quelques recommandations, quelques observations, puis je pense que... passées et qui seraient encore pertinentes aujourd'hui dans le cadre du projet de loi n° 48. On peut penser au principe de prudence qui a été instauré, qui est une mesure-phare pour améliorer la sécurité routière, particulièrement pour les usagers du réseau routier en situation de vulnérabilité. Cette orientation, elle est connue, elle existe, mais il y a certainement lieu de la modifier, de la bonifier, de prévoir des choses qui n'ont peut-être pas été vues et considérées dans le projet de loi tel que déposé.

Je pense qu'il serait important de les entendre et de ne pas les traiter comme des citoyens de deuxième rang, de second rang, comme mon collègue l'a mentionné à juste titre, dans un esprit de... comme législateurs, de protéger tous les usagers de la route sans faire de distinction, sans exclure quelque groupe que ce soit. En tout cas, au Parti libéral, ça a toujours été une valeur-phare pour nous, là, ce principe d'inclusion et de ne pas laisser quiconque de côté, quelque groupe que ce soit, quelque minorité que ce soit de côté dans le cadre de nos débats. On veut tous vivre dans une société inclusive où on prend soin de toute la population.

Donc, que ce soit, donc, le principe de prudence, que ce soient toutes sortes d'éléments qui pourraient venir bonifier le projet de loi en termes d'améliorer le partage de la route, que ce soit... et je l'ai mentionné tout à l'heure, ayant, dans le passé, eu des échanges avec des gens qui conduisent, qui se déplacent avec des quadriporteurs, il faut s'assurer qu'on met en place les mesures requises pour assurer des déplacements sécuritaires avec une aide à la mobilité motorisée. La question des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées est également un point important qu'il ne faudrait pas négliger, essayer de voir si on peut être encore plus pertinents, plus aidants pour les personnes vivant avec un handicap.

Je me réfère d'ailleurs à la conclusion d'un mémoire qui a été déposé, il y a quelques années, dans le cadre d'un autre projet de loi. Je pense que c'est utile de rappeler, donc, les préoccupations de l'Office des personnes handicapées. Elle vise à «favoriser les déplacements sécuritaires et sans obstacle des personnes handicapées. À titre d'organisme gouvernemental jouant un rôle déterminant en matière de conseil, de coordination et de concertation en vue de réduire les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées, l'office compte toujours suivre et contribuer activement aux travaux visant la mise en oeuvre des recommandations proposées.»

Que ce soit dans le cadre de projets de loi antérieurs ou celui-ci, je pense qu'on doit... Et c'est une bonne idée de se le rappeler, ce matin, que c'est une bonne idée de les entendre, encore une fois, pour bonifier le projet de loi. Cet organisme, rappelons-le, représente des groupes et des membres d'un peu partout au Québec. Je pense qu'il serait extrêmement utile de prendre le temps de les écouter. Je ne pense pas qu'il y a le... Il est important et urgent de mettre de l'avant ce projet de loi là en sécurité routière, je ne dirai jamais le contraire, mais je pense que la rigueur doit primer,

et on doit prendre le temps de bien faire les choses et de tourner toutes les pierres, et, en ce sens-là, la motion qui est déposée a tout son sens.

Outre le principe de prudence, il y a la question des zones qu'on veut réglementer, c'est-à-dire qu'on veut... pour lesquels on veut prévoir une vitesse maximale de 30 kilomètres-heure. D'ailleurs, j'ai débuté mon étude du projet de loi et j'ai lu avec intérêt le libellé, les dispositions qui traitent de cette question-là. Évidemment, comme mère d'enfants, j'ai mentionné que mes enfants étaient rendus plus grands, aujourd'hui adolescent et jeunes adultes, mais ils étaient, il n'y a pas si longtemps, à l'école primaire, et, à ville Mont-Royal, on a, donc, cette zone de 30 kilomètres-heure dans toutes les zones scolaires, autour des écoles, au centre de la ville, etc., et, pour moi, le fait d'élargir cette notion à la grandeur du Québec me semble pertinente. En tout cas, on pourra en débattre de façon détaillée lors de l'étude détaillée, mais je trouve intéressant le point soulevé par le député de Taschereau, de s'assurer qu'on n'est pas trop restrictifs, et possiblement que de s'en tenir aux zones scolaires n'est pas la bonne chose à faire.

Donc, encore une fois, en ayant le bénéfice des recommandations, des observations de l'Office des personnes handicapées du Québec, je pense que ça contribuait à bonifier le débat, à élargir le débat, à s'assurer qu'on tienne compte de tous les points de vue, de tous les groupes dans la population, que ce soit des personnes vivant avec un handicap ou des personnes âgées.

On a des statistiques au Québec, on le sait tous, là, le nombre de personnes de 65 ans et plus n'a jamais été aussi important, et si la tendance se maintient, et tout porte à croire que la tendance va se maintenir, il va y avoir de plus en plus de personnes âgées, de 65 ans et plus, dans nos communautés. C'est une bonne chose, les gens vivent plus longtemps. On veut que ces gens-là vivent en bonne santé, continuent de sortir quotidiennement, de se déplacer, mais encore une fois, moi, quand j'étais conseillère municipale, le nombre de fois que des personnes âgées en bonne forme, en bonne santé, des personnes mobiles ou des personnes qui se déplaçaient avec une canne me disaient : Mme la conseillère, quand vous mettez des mesures en place, n'oubliez jamais que le temps, par exemple, pour traverser une intersection... quand vous donnez, je donne un exemple, 20 secondes pour traverser une intersection, 20 secondes pour vous, 20 secondes pour vos enfants, ce n'est pas la même chose que 20 secondes pour une personne âgée. Une personne âgée a besoin qu'on tienne compte de sa réalité.

Donc, ça, c'est un exemple parmi tant d'autres, là, le temps qui est alloué pour traverser une intersection, mais il y a énormément de détails comme ça, de situations qui touchent différemment les personnes vivant avec un handicap ou les personnes âgées. D'ailleurs, donc, cette réflexion-là, elle est importante, et il me semble, donc, tout à fait approprié qu'on ajoute l'Office des personnes handicapées du Québec à nos consultations afin, justement, d'avoir leur son de cloche, d'entendre leurs recommandations, pour nous permettre de bonifier le projet de loi.

• (12 heures) •

Je vais terminer en notant d'autres observations qui avaient été mises de l'avant dans le cadre de mémoires... mémoire précédent déposé par l'organisme en question, qui va nous donner des pistes de réflexion, donc, additionnelles. J'ai mentionné les espaces de stationnement, on a mentionné les déplacements sécuritaires avec une aide à la mobilité motorisée, le partage de la route, les carrefours giratoires aussi, les différentes intersections, comme je mentionnais tout à l'heure, l'aménagement d'espaces publics extérieurs sécuritaires et sans obstacle, le principe de prudence. Ce sont tous des éléments, donc, qu'il faut avoir en tête lorsqu'on va débiter l'étude détaillée. Et pour avoir fait quelques commissions parlementaires, déjà, je peux vous dire que quand on fait l'étude détaillée, on se souvient très bien et on discute, presque à chaque article, des réflexions, des observations qui ont été mises de l'avant par les groupes. Quand est-ce qu'on passe un article sans revenir sur les observations et les commentaires qui nous ont été faits pour être sûrs que le libellé soit optimal, pour être sûrs que le libellé tienne compte de toutes les situations? Parce qu'on ne légifère pas pour... on ne légifère pas pour la majorité, pour certains groupes dans la population, on... nous légiférons pour l'ensemble de la population. Et, encore une fois, il est très important de ne laisser personne de côté et de s'assurer que non seulement la société québécoise soit inclusive sur papier, mais qu'elle soit inclusive et que ce principe-là soit bien ancré dans nos communautés, dans nos déplacements, et qu'on ne soit jamais confrontés à des situations où des personnes s'empêchent de sortir et de se déplacer en raison de leur handicap. Et je le dis en sachant que c'est très bien le cas, qu'il y a des journées, qu'il y a des situations qui font en sorte qu'il y a... des personnes en situation de handicap ou des personnes âgées choisissent de ne pas sortir.

Puis je pense que c'est notre devoir de faire en sorte qu'on mette de l'avant toutes les mesures possibles pour leur simplifier la vie et pour aplanir les obstacles auxquels ils sont confrontés dans leur quotidien. Donc, en ce sens-là, j'appuie la motion préliminaire de mon collègue de Taschereau. Voilà. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la députée. M. le député de Nelligan.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : ...écoutez, très heureux de prendre la parole pour parler de cette motion préliminaire de mon collègue député de Taschereau, que je tiens à remercier, parce que, toujours, il ramène des sujets... parce que, depuis le début, nous, au Parti libéral, on mène un combat par rapport à l'alcool au volant, avec des propositions concrètes, à savoir des gens, des partenaires de la sécurité routière, à savoir le service de la police de Montréal, le coroner, l'institut de santé publique, où... malheureusement, les trois organismes ont été refusés par le gouvernement.

Mais mon collègue ramène un autre aspect, et je tiens à le remercier. Il y a une petite, petite recherche sur des enjeux que, malheureusement, on n'a pas eu le temps d'en discuter dans le cadre des consultations, l'aménagement d'espaces publics extérieurs, sécuritaires et sans obstacle. De quoi on parle? Les intersections, les carrefours giratoires, améliorer

le partage de la route, déplacements sécuritaires avec une aide à la mobilité motorisée, espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées.

Et, vous savez, c'est la même, même, même chose, la même logique qu'on peut appliquer quand il s'agit de l'alcool au volant ou les personnes handicapées. On parle beaucoup de déplacement des personnes handicapées, et, les dernières années, ce qu'on a constaté, c'est un accroissement, et ce qui est une chose très positive d'ailleurs, M. le Président, de la participation des personnes handicapées dans différentes sphères. Ça, c'est une bonne nouvelle. Donc, l'éducation, l'emploi, les loisirs, ma collègue vient de le mentionner, en tant qu'ancienne conseillère municipale, c'est parmi les enjeux soulevés, en termes d'accessibilité et de mesures sécuritaires. D'ailleurs, les personnes handicapées se déplacent davantage, donc il faut donc qu'ils puissent le faire sans obstacle, et ce, peu importe les moyens de transport utilisés, qu'ils soient actifs ou collectifs.

Mon collègue, tout à l'heure, député de Taschereau, a parlé beaucoup de transport adapté. Malheureusement, j'aurais aimé qu'on en parle, mais c'est un sujet soulevé par pas mal de sociétés de transport aussi. C'est un enjeu. Et donc, quand on parle de la possibilité de se déplacer sans obstacle, ça permet aux personnes handicapées de réaliser beaucoup d'activités quotidiennes, notamment faire les courses, accomplir leurs rôles sociaux, donc travailler, étudier. Donc, c'est un élément qui est extrêmement important.

Encore une fois, une simple recherche permet de nous informer sur... que plus de 15 % de Québécoises et Québécois de 15 ans et plus vivant en ménage privé ont une incapacité liée à l'agilité. Donc, on parle de 13,2 % qui ont une incapacité liée à la mobilité, 7,4 % des adultes québécois ont une incapacité liée à l'audition, 4,6 %, une incapacité liée à la vision, 1 % de la population québécoise de 15 ans et plus a une déficience intellectuelle ou un trouble du spectre de l'autisme. Donc, M. le Président, c'est quand même un groupe important. Et ce qu'il est important de souligner, ça, ça a été vraiment grâce au collègue de... le député de Taschereau que j'ai commencé à regarder ces aspects, les plus grands utilisateurs de transport collectif sont les personnes avec incapacité de 15 à 34 ans. Donc, on parle de véhicules de transport en commun. Il y a aussi la difficulté de se rendre aux arrêts ou de les repérer comme étant un obstacle à l'utilisation des services. Donc, ce sont des enjeux réels.

Maintenant, la sécurité routière, une composante à la participation sociale des personnes handicapées, et, encore une fois, on est dans la même logique d'améliorer le projet de loi sur la sécurité routière. Et ce qu'on voit, c'est que la participation sociale des personnes handicapées a progressé au cours des 40 dernières années. Les politiques ainsi que les programmes spécifiques et généraux s'adressant aux personnes handicapées ont grandement contribué à ce progrès. Mais ce qu'on constate, M. le Président, c'est que, si on veut vraiment parler de la sécurité routière, d'améliorer les infrastructures routières, qui ont une incidence directe sur la sécurité routière, notamment pour les usagers en situation de vulnérabilité sur la voie publique, notamment les personnes handicapées...

Donc, conséquemment, la politique vise, au niveau de la sécurité routière, à offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contrainte supplémentaire. Et moi, je pense que, dans le cadre de cette consultation publique sur la sécurité routière, mais surtout quand on parle des actions qui en découleront, je pense, c'est très important de tenir compte de ces orientations avant de parler d'améliorer le projet de loi sur la sécurité routière. Et l'office, que le collègue nous invite à inviter en commission parlementaire, l'a déjà fait dans le passé. Ils ont déjà participé à des consultations, et c'est une participation qui va permettre une approche inclusive, et on ne peut pas ne pas le faire aujourd'hui.

• (12 h 10) •

Le but aussi de cette approche, c'est qu'en tant que législateurs, et ça, c'est un élément important, que ce soit par des lois, ou des politiques, ou des programmes, ou des services, ce qu'on doit s'assurer, c'est offrir des services sans obstacle pour l'ensemble de la population, incluant les personnes handicapées. Pourquoi c'est important? Parce qu'elle permet de prendre en compte les besoins de l'ensemble des personnes, dont celles ayant un handicap. Donc, encore une fois, M. le Président, c'est un élément important, surtout que nous sommes à l'étude préliminaire de ce projet de loi. Et les motions préliminaires, heureusement qu'elles existent, nous donnent la possibilité, en tant que partis de l'opposition, surtout face à un gouvernement majoritaire, de le faire résonner un peu.

On va continuer à le faire dans le cadre de l'alcool au volant, mais mon collègue ramène un autre point très important, c'est qu'on ne peut pas aujourd'hui élaborer des mesures à portée générale... à portée générale sans prendre en considération la participation sociale de certains groupes de la population. Et, on le mentionne souvent, c'est que l'approche inclusive doit trouver écho dans les actions futures, qu'elles permettront de poursuivre le bilan routier au Québec. Et c'est l'élément important, parce que je pense que c'est très important, avant d'entamer l'étude de... c'est à peu près 400 pages, 400 pages de ce projet de loi qui parle de la sécurité routière. J'ai bien hâte, M. le Président, à le commencer... c'est que c'est très important de prendre en considération d'autres voix.

Le Président (M. Jacques) : ...

M. Derraji : ...je n'ai pas entendu, désolé. Je n'ai pas entendu.

Le Président (M. Jacques) : Il reste une minute.

M. Derraji : Une minute?

Le Président (M. Jacques) : Étant donné l'article 209 du règlement, Mme la députée de Mont-Royal—Outremont a pris la parole du chef, et vous, vous agissez comme député. Donc, vous avez 10 minutes, selon l'article 209 du règlement.

M. Derraji : 10 ou... 10 ou 20 minutes?

Le Président (M. Jacques) : 10.

M. Derraji : 10, pas de problème. Donc, M. le Président, encore une fois, je tiens à rappeler l'importance... l'importance d'entendre d'autres groupes et de s'adapter à la réalité des personnes handicapées, surtout qu'il s'agit d'un élément important à prendre en considération. Et je vais vous formuler une proposition la prochaine fois, nous rappeler le temps, s'il vous plaît, parce que je n'étais pas au courant de cet article. Ça va nous aider grandement dans nos travaux. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a d'autres... est-ce que la motion préliminaire est...

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Oui, c'est vous qui... c'est votre motion qu'on débat.

M. Grandmont : Oui. Oui, je l'ai présentée...

Le Président (M. Jacques) : Donc, c'est une intervention seulement, il n'y a pas de réplique à la suite. Donc, on fait toute notre intervention dans un bout, on ne peut pas avoir de deuxième intervention sur une motion préliminaire. Donc, votre temps est écoulé.

Mise aux voix

Donc, est-ce que la motion préliminaire du député...

M. Grandmont : Sur appel nominal, s'il vous plaît.

Le Président (M. Jacques) : Pardon?

M. Grandmont : Sur appel nominal.

Le Président (M. Jacques) : ...du député de Taschereau, le vote nominal est demandé. Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Poulet (Laporte)?

Mme Poulet : Contre.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : Mme Setlakwe (Mont-Royal—Outremont)?

Mme Setlakwe : Pour.

La Secrétaire : Et M. Jacques (Mégantic)?

Le Président (M. Jacques) : Abstention. La motion est rejetée. Est-ce qu'il y a d'autres motions préliminaires? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...quelques secondes.

Le Président (M. Jacques) : Nous pourrions suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 14)

(Reprise à 12 h 17)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous étions à attendre le dépôt d'une motion préliminaire du député de Nelligan. M. le député.

Motion proposant d'entendre l'Association Restauration Québec

M. Derraji : Merci, M. le Président. Écoutez, 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 l'association restaurateurs Québec.»

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

M. Derraji : Oui. Combien de...

Le Président (M. Jacques) : ...et, votre intervention, 30 minutes.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : OK. Merci, M. le Président. Donc, écoutez, tout au long du débat sur l'alcool au volant, j'ai entendu la partie gouvernementale évoquer deux enjeux. Ça va faire mal dans nos régions, ça va faire mal aux bars, aux restaurants, et il n'y a pas de transport en commun dans les régions. Bon, le transport en commun, on va attendre le budget pour voir s'il y a un transport en commun ou pas, s'il est financé ou pas. C'est drôle quand même, parce que c'est la ministre responsable de la Mobilité, du Transport qui est responsable du transport en commun dans les régions. Elle peut l'améliorer, si c'est ça, le problème de l'alcool au volant, c'est pour cela qu'on a... on ne veut pas baisser à 0,05.

Mais je n'ai pas entendu l'Association Restauration du Québec, l'ARQ. D'ailleurs, ils sont très impliqués. Bien, j'aimerais bien les entendre, qu'ils viennent en commission parlementaire nous expliquer, nous expliquer s'ils appuient la décision du gouvernement de laisser le taux à 0,08, ou bien ils nous appuient, parce que les gens vont probablement passer plus de temps au restaurant, boire, s'amuser. Et après, avec l'amélioration de l'offre du transport en commun en région, ils vont prendre un transport en commun pour revenir chez eux. Parce que la situation dans les autres villes, c'est quand même... il y a quand même du transport en commun ou il y a d'autres moyens de transport par application qui existent.

Ça va être très intéressant, M. le Président, parce que nous sommes en train de revoir le Code de la sécurité routière et on veut faire le travail correctement. C'est ça, la rigueur de l'opposition. C'est ça, notre rôle. C'est la seule chose qu'on a, M. le Président. Le gouvernement a la majorité. Peu importe ce qu'on va faire... Bien, regardez, jusqu'à maintenant, aucune motion préliminaire... le gouvernement n'a pas accepté aucune motion préliminaire, et, juste pour rappeler, la plupart des motions visaient à améliorer le débat. Quand on demandait qu'on invite le directeur de la police de Montréal, pourquoi? Parce qu'on veut l'entendre sur la sécurité routière. C'est lui, l'expert. C'est lui qui nous a dit : Écoutez, je veux même le risque zéro, pas le 0,05. Je vous ai dit ça, il y a deux semaines ou trois. Coroner... Bon, CAA, ils étaient là, ils étaient beaucoup plus clairs, CAA-Québec. CAA-Québec, eux, ils disaient... ils parlaient d'un fléau. Donc, il y a autant d'acteurs... sans parler des propositions de mon collègue député de Taschereau par rapport à l'office qui représente les handicapés.

Mais gardons le focus sur l'alcool au volant. Moi, j'aimerais bien, du moment que la ministre utilise l'argument que ça va faire mal à nos régions et qu'il y a une pression quelque part, bien, moi, j'aimerais bien avoir l'ARQ, en

commission parlementaire, nous parler des arguments que ça fait mal aux restaurateurs, et que ça fait mal aux régions, et que les restaurateurs vont perdre un chiffre d'affaires important. Parce que j'essaie de comprendre, c'est quoi, les arguments pour ne pas aborder, dans le cadre de ce projet de loi, la notion de l'alcool au volant. Et on parle de la sécurité routière. Donc, quand on parle de la sécurité routière... et nous avons utilisé pas mal d'arguments scientifiques et d'études scientifiques qui démontrent que le fait d'agir, et de baisser le taux d'alcool à 0,05, et de mettre en place des mesures administratives, ça agit, ça donne d'excellents résultats.

• (12 h 20) •

Quand on voit que dans les autres provinces canadiennes... quand, dans les autres provinces canadiennes, ça a changé quand même le bilan routier, bien, j'aimerais bien que... l'Association Restauration Québec, j'aimerais bien les entendre en commission parlementaire. Ils ont des arguments, j'imagine. J'aimerais bien voir s'ils appuient le gouvernement, parce que, jusqu'à maintenant, comme je l'ai mentionné, on n'a pas vu... on n'a pas vu quelqu'un sortir publiquement dire que le fait d'agir avec des mesures administratives, ça permet... ça ne va pas améliorer le bilan routier.

Alors, M. le Président, cette motion préliminaire confirme l'importance... et je vois que ça provoque un débat. Donc, au niveau de l'ARQ, M. le Président, leur présence est extrêmement importante. Et, encore une fois, ça vient corroborer un peu nos arguments par rapport à l'alcool au volant. Donc, M. le Président, j'espère que, cette fois-ci, le gouvernement va accepter notre proposition d'inviter l'Association Restauration Québec et...

M. Montigny : ...

Le Président (M. Jacques) : Oui, M. le député de René-Lévesque.

M. Montigny : J'ai entendu mon collègue de Nelligan mentionner...

M. Derraji : Quel règlement, s'il vous plaît?

M. Montigny : 35... je crois que c'est 35... 35.

Le Président (M. Jacques) : Ce n'est pas nécessaire d'avoir le point de règlement, là, je veux juste écouter le collègue, là.

M. Derraji : ...j'ai tout vu.

Le Président (M. Jacques) : 35.1, 35.1.

M. Derraji : Oui, oui, mais j'ai tout vu. Pas de problème, mais j'ai tout vu, pas grave, oui, oui. Oui, oui, j'ai tout vu, M. le Président.

M. Montigny : Je veux juste dire que j'ai entendu mon collègue, M. le Président, mentionner quelque chose qui, à ma connaissance à moi, ne semble pas s'être produit, là. Ça fait que j'aimerais ça juste appeler au règlement pour mentionner que mon collègue de Nelligan semble avoir répété des paroles et avoir mis des paroles dans la bouche d'une collègue... qui ne semblent pas être le cas. Ces paroles semblent être que les régions... ce serait dommageable pour les régions et qu'on aurait une collègue qui aurait mentionné ça, alors que c'est... ça ne semble pas être le cas.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Donc, je vais vous inviter à la prudence lors de... dans vos propos, et je vais... vous pouvez...

M. Derraji : Oui, pas de problème. C'est tout un appel au règlement, pas de problème. Donc, c'est très bien. Donc, il n'y a pas d'effet pour les régions. Vous venez d'une région, vous étiez maire d'une région, c'est excellent. Donc, vous êtes en train de me dire que l'alcool au volant...

M. Montigny : M. le Président...

M. Derraji : Bien, je veux juste continuer. M. le Président, parce que ça n'a pas de sens de m'arrêter à chaque fois, là.

Le Président (M. Jacques) : Monsieur... bien, je ne veux pas...

M. Montigny : ...M. le Président, question de règlement. Article 35, on n'interpelle pas un collègue directement, on passe par la présidence.

M. Derraji : Mais vous m'interpelez depuis tout à l'heure.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Donc, je vous invite à vous adresser...

M. Montigny : Je pense que M. le leader...

Le Président (M. Jacques) : M. le député de René-Lévesque, nous allons rester calmes. Je pense que ça allait superbien ce matin. Donc, on va regarder nos propos... On va faire attention aux propos, de ne pas blesser les collègues. Donc, je vous invite à reprendre la parole, M. le député de Nelligan. Continuez votre intervention sur votre motion préliminaire.

M. Derraji : Merci. Merci, M. le Président. Et je vois que cette motion provoque tellement de débats, bien, tant mieux, c'est ce qui est voulu, c'est ce qu'on veut. Bien, il faut avoir le courage d'accepter la motion par la suite, il faut avoir le courage de voter pour la motion. J'espère que les collègues vont avoir le courage, comme ils ont eu le courage, maintenant, de m'interpeler avec un appel au règlement sur quelque chose que j'ai dit. Pas de problème, démontrez le contraire, démontrons le contraire, M. le Président. Si les arguments du gouvernement sont justes et valables et ils ont des corroborateurs, que ces corroborateurs sortent publiquement appuyer les dires du gouvernement.

C'est ce qu'on demande depuis le début, et je suis content qu'on avance, M. le Président. Parce que, regardez, ça fait quand même quelques motions, mais aucune, aucune, aucune motion n'a poussé le gouvernement à intervenir. Bien, maintenant, je pense qu'on est dans le vif du sujet, parce qu'on parle des régions, on parle de l'alcool au volant. Et je remercie le collègue, qui connaît très bien les régions, il était un ancien maire d'une région que j'aime beaucoup. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de le rencontrer et même d'aller dans sa région.

Donc, si ça provoque ce débat, votons pour entendre l'ARQ. Je pense, on va tous s'entendre que c'est une très bonne chose. Et j'ai vu de l'excitation tout à l'heure, M. le Président, beaucoup de collègues qui parlaient : Dis-lui tel argument, dis-lui tel article. C'est le fun, c'est excellent, mais j'aimerais bien avoir le même... la même énergie en votant pour l'ARQ, chers collègues. Je pense, on va tous avancer. On va tous avancer, parce que, vous savez, vous avez des bonnes questions à poser à l'ARQ, comme les autres groupes.

D'ailleurs, il y avait pas mal de groupes, pas mal d'éléments importants. Et pourquoi je vous dis que j'aimerais bien, avec, bien sûr, le vote du gouvernement, avoir l'occasion d'entendre l'ARQ... parce que toutes vos questions sur «on vous a dit», je... j'ai rapporté, M. le Président, ce qui circulait dans les médias sur le refus du gouvernement, parce que les collègues en face, ils ont voté contre la motion de baisser le taux d'alcool à 0,05. Pourquoi nous sommes là aujourd'hui? C'est parce que la partie gouvernementale en face de moi, ils ont voté contre la motion d'imposer des mesures administratives à 0,05, à 0,08.

Nous sommes dans un projet de loi qui parle de quoi? De la sécurité routière. Donc, si on veut faire très bien notre travail en tant qu'opposition officielle, faisons-le très bien. Faisons-le très bien. Les arguments que j'ai entendus... je n'ai pas dit une personne en particulier, mais probablement plusieurs, en mode off, en mode on, mais ce qu'on a vu dans les médias, c'était très clair, ça risque de faire mal. Je ne nomme personne, M. le Président, pour qu'on ne nous rappelle pas un autre règlement. C'est ce qui a été rapporté par les médias.

Donc, du moment que c'est le seul argument que j'ai vu sur la table, bien, allons-y. Pourquoi on n'invite pas l'ARQ? Est-ce que l'ARQ... Est-ce que quelqu'un autour de la table est mieux placé que l'ARQ? Que l'ARQ vienne en commission parlementaire, qu'ils nous corrigent, qu'ils me corrigent que le fait de baisser le taux d'alcool ne va pas améliorer le bilan routier, que le fait d'imposer des mesures administratives au Québec va limiter la consommation d'alcool au niveau des bars et restaurants. J'aimerais bien avoir ce débat. C'est très bien, c'est comme ça qu'on va avancer dans le cadre de ce projet de loi. Et c'est de là l'importance, M. le Président, d'une commission parlementaire où on a la possibilité d'étudier un projet de loi, c'est là l'importance d'avoir ce débat. C'est ici qu'on doit avoir ce débat.

Donc, moi, je seconde mon collègue. L'intervention, elle est bonne, je le remercie, aucun problème. Je prends ses paroles amicalement, mais est-ce qu'il va avoir le courage de voter pour la motion d'entendre l'ARQ? Parce que, si je suis la logique que ce que j'ai dit n'est pas vrai et que je l'attribue à quelqu'un, pas de problème. Donc, ce que j'ai dit, aucun membre du gouvernement ne l'a dit, aucun membre du gouvernement ou de la partie gouvernementale ne seconde ce que j'ai dit, M. le Président. Donc, c'est très clair. S'ils sont convaincus que ce que je viens de dire, ils ne l'ont pas dit, bien, j'espère qu'ils vont laisser l'ARQ venir et nous expliquer c'est quoi, l'impact de baisser le taux d'alcool et imposer des mesures administratives à partir de 0,05. C'est les meilleures personnes, et probablement on va fermer ce débat une fois pour toutes, parce que l'ARQ vont nous exposer des études d'impact, des études qu'eux ils ont entre les mains, que ça va leur faire très mal. Donc, M. le Président, je suis désolé si, pour le collègue, ça a été...

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

M. Derraji : Ah! merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Et, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mercredi 13 mars, où elle se réunira en séance de travail. Merci.

(Fin de la séance à 12 h 30)