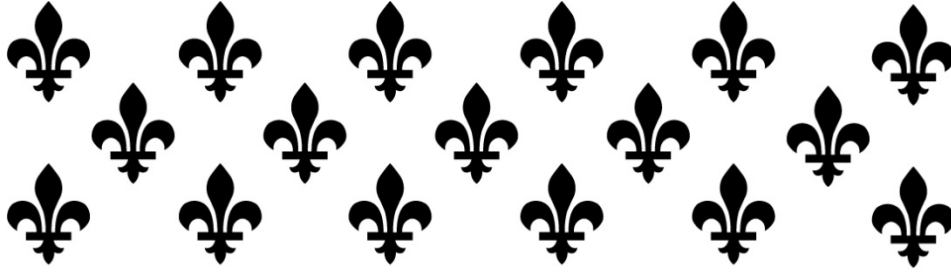


ISSN 2818-9892



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 21 mars 2024 — Vol. 47 N° 46**

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 (6)

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

---

**2024**

## Commission des transports et de l'environnement

Le jeudi 21 mars 2024 — Vol. 47 N° 46

### Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

### Intervenants

M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault

M. Etienne Grandmont

M. Monsef Derraji

Mme Michelle Setlakwe

Mme Audrey Bogemans

Mme Isabelle Poulet

Mme Marie-Belle Gendron

M. François St-Louis

Mme Agnès Grondin

\* M. Laurent Toupin, ministère des Transports et de la Mobilité durable

\* Mme Amélie Morin-Verville, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 21 mars 2024 — Vol. 47 N° 46

**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 (6)**

*(Onze heures quarante-deux 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. Alors... M. Lemay, pardon, (Masson) est remplacé par M. St-Louis (Joliette); M. Montigny est remplacé par Mme Poulet (Laporte); et Mme Dufour (Mille-Îles) est remplacée par Mme Setlakwe (Mont-Royal—Outremont).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la secrétaire. Lors de l'ajournement des travaux hier, nous en étions à une discussion entre la ministre et M. le député de Taschereau, et la parole était rendue à Mme la ministre. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci, M. le Président. Alors, effectivement, on était à l'article 11, je crois, je vais ouvrir mon cartable, et il y avait eu une question de mon collègue de Taschereau, à savoir : Est-ce qu'on peut déjà prévoir, dans le projet de loi, d'autres comportements que pourraient contrôler les mêmes systèmes déjà installés sur nos lumières, nos feux de circulation? Et, bien que, sur le plan technologique, ça pourrait être possible par des systèmes similaires, effectivement, là, qui existent déjà, il faut continuer de... On ne pourrait pas, aujourd'hui, déjà prévoir... Excusez, je cherche mon article en même temps. Mais, bref, on ne pourrait pas, dès aujourd'hui, inclure ça dans le règlement parce qu'il y aurait des travaux techniques, des consultations à peaufiner, une question aussi de gestion des éléments de preuve, etc. C'est ça qui entourerait des... des nouvelles, finalement, infractions qui seraient surveillées, même si c'est les mêmes systèmes.

Mais, comme je le dis depuis hier, l'idée du projet de loi étant d'offrir de la latitude puis de l'ouverture pour évoluer, tant dans le type de comportement qu'on va pouvoir surveiller que dans le choix des technologies pour le faire, bien, on va... Avec la façon dont c'est fait, là, à l'article 11 puis le fait de prévoir désormais par règlement l'addition de nouvelles... de nouveaux comportements, ça va en plus nous faciliter la vie.

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

**M. Grandmont :** Oui, bien, j'entends bien Mme la ministre, là. C'est clair que, comme je le disais tout à l'heure... bien, tout à l'heure... hier, en fait, là, je suis bien d'accord avec l'idée qu'il faut se garder des portes ouvertes pour être capables de faire évoluer le type de comportement qu'on va vouloir surveiller par l'ajout d'appareils de contrôle automatisés un peu partout sur le territoire du Québec. Ce qui m'importe aussi, c'est de... que ça se fasse le plus rapidement possible.

Donc, j'entends bien Mme la ministre, là, qui dit qu'elle veut rencontrer les partenaires, qu'il y aussi, évidemment, là, toute une procédure, c'est-à-dire la... comment je dirais ça, la discussion pour établir ce qu'est la preuve pour différents éléments, là. J'avais parlé, notamment, là, du respect, là, du... de l'interdiction de tourner à droite ou à gauche sur une flèche verte qui indique d'aller tout droit ou encore sur l'interblocage, qui est aussi interdit. Donc, je comprends qu'on a besoin de prendre le temps, au moins, de travailler sur la question de la preuve. Donc, ça, je l'entends bien. Puis c'est vrai que ça peut demander du temps. Donc, je comprends qu'on ne peut pas l'inscrire très rapidement là-dessus, disons, dans le projet de loi.

Cela dit, j'invite quand même Mme la ministre à avoir une réflexion, parce que, c'est vrai, un peu comme l'a souligné mon collègue de Nelligan hier, il y a... on a une forte... Ça fait quand même quelques projets de loi, là, auxquels je participe depuis mon arrivée ici, là, en octobre 2022, et on utilise beaucoup les règlements sous le principe que c'est une façon d'avoir une certaine flexibilité. Et je comprends le caractère évolutif de ce que Mme la ministre invoque dans un cas comme celui-ci, mais, en même temps, les règlements, il y a peu de... il n'y a pas de discussion, il n'y a pas de discussion avec les oppositions. Il n'y a pas d'experts qui sont invités pour discuter d'un règlement. Oui, évidemment, il y a une consultation de 45 jours, mais c'est des mémoires. Ça se passe un peu à huis clos, l'adoption de ce... de ces règlements-là.

Et est-ce que... En tout cas, je la mets... je la mets en garde, parce que son successeur ou sa successeuse pourrait décider, tout aussi facilement et au contraire de ce que Mme la ministre souhaite faire, qui est de le faire évoluer, pourrait décider, par règlement, de juste retirer, en fait, les différentes mesures, les différentes infractions qui seraient... qui pourraient être constatées à l'aide d'un ACA. Donc, ça donne de la flexibilité dans les deux sens, M. le Président. Puis je trouve que ça peut créer des conditions qui peuvent aller de façon positive, comme semble le souhaiter Mme la ministre, évidemment, mais l'inverse est aussi vrai.

Quand on écrit dans une loi, bien, les choses sont, certes, plus difficiles à changer, à faire évoluer. En même temps, on a la chance que ce soit plus démocratique, dans le sens où on a des oppositions et des experts qu'on peut entendre, mais aussi, bien, il y a moins de chances de retour en arrière.

Donc, je la mettrais en garde sur l'utilisation, parce que je remarque que, dans beaucoup de projets de loi sur lesquels j'ai travaillé, on a recours aux règlements beaucoup, beaucoup, toujours en invoquant l'agilité, la flexibilité, l'évolutivité. Ça se peut? Je pense que oui. Donc, c'est un... Il y a un risque là-dedans aussi. Et je tiens à le souligner, je tiens à le mentionner, parce que je remarque ça depuis tous ces mois où je siège sur les commissions parlementaires.

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

**M. Derraji :** Oui. Je veux juste clarifier une chose très importante avec Mme la ministre au-delà de la question des règlements, je pense qu'on en a parlé hier, juste de préciser une chose. Donc, si la technologie, au futur, ça va passer par règlement, donc, on se donne... peut-être pas «on se donne», je ne suis pas là, le législateur délègue ce pouvoir au ministère, en vue d'une nouvelle technologie, de l'ajouter par règlement. Est-ce que c'est... j'ai bien... j'ai bien compris? C'est pour cela qu'il y a des choses qui vont passer par règlement.

**Mme Guilbault :** D'un nouveau... d'un nouveau type de comportement qui pourrait être surveillé par la technologie évolutive.

**M. Derraji :** Les comportements, on les connaît, mais avoir l'outil pour... Les comportements, on les connaît. C'est juste, parfois, on n'a pas la technologie pour détecter, avec les systèmes de détection, le comportement. Est-ce que c'est ça qu'il voulait nous dire?

**Mme Guilbault :** Je pense que j'ai manqué le début de la question.

**M. Derraji :** Les comportements, on les connaît. Les... C'est la technologie qu'on n'a pas, qui change, qu'on se dit : Écoute, on va... en tant que législateurs, on ne va pas tout fermer, bloquer pour que ça passe par règlement. Est-ce que j'ai bien compris?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, exactement. Parce qu'en ce moment on a deux types de technologie qui sont énumérés très, très souvent dans le CSR, on en a parlé, donc, les cinémomètres et les appareils aux feux rouges, qui surveillent deux types de comportement, la vitesse et le fait de brûler... de passer sur un feu rouge.

**M. Derraji :** C'est excellent.

**Mme Guilbault :** Mais il y a d'autres comportements qui existent, qui sont déjà sanctionnés, par ailleurs, dans nos lois et règlements, par exemple, je ne sais pas, on pourrait... bien, les blocages aux intersections, ou autres exemples, qui, en ce moment, ne sont pas contrôlés par des appareils parce que c'est... on n'a pas les appareils faits pour les contrôler et on n'a pas tous les enjeux de gestion de preuve, etc., environnants, périphériques. Mais, dans le futur, c'est appelé à évoluer, et là on se donne les moyens de pouvoir évoluer sans revenir à chaque fois en projet de loi, en commission, parce que... Je comprends le point, mais il faut trouver aussi l'équilibre entre un État capable d'agir en temps opportun et le fait qu'il y a des commissions qui ne peuvent pas toutes siéger en même temps. Il y a des gros menus législatifs, etc. Et il faut faire de la place aux projets de loi des oppositions aussi à travers tout ça.

**M. Derraji :** Je vous remercie pour l'ouverture aux projets de loi des oppositions. Vous savez qu'en tant que leader de l'opposition officielle c'est de la musique à mes oreilles.

**Mme Guilbault :** ...je l'ai dit.

**M. Derraji :** Je rêve... je rêve tellement que vous soyez leader, parce que ça va être plus facile, j'en suis sûr et certain. Je ferme la parenthèse, en tout respect à mon collègue le leader actuel du gouvernement.

Je vais revenir... je vais revenir à la technologie. Non, mais c'est une très bonne discussion. Si la technologie existe, Mme la ministre, et on sait que ça existe, est-ce qu'il y a de l'ouverture de la mettre dans le projet de loi? Parce que, là, vous me dites : S'il n'y a pas de technologie, on va la mettre par règlement. Mais, si la technologie existe pour un comportement où il y a assez de preuves que c'est un comportement qui est dangereux, est-ce que c'est quelque chose qui est souhaitable à mettre dans le projet de loi?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est-à-dire que c'est souhaitable d'adopter l'article 37 du projet de loi, éventuellement, qui va prévoir le futur règlement, pour qu'ensuite on puisse y aller par règlement.

Mais aujourd'hui, comme je l'expliquais tout à l'heure à la suite de la question du député de Taschereau, qui donnait un exemple très vraie vie, là, effectivement, une flèche verte plutôt qu'un rond vert, et quelqu'un qui tourne quand même à gauche, ce sont des choses qui pourraient, qui pourraient, et là j'utilise volontairement le conditionnel parce qu'aujourd'hui on n'est pas en mesure de statuer sur les éventuelles nouvelles infractions... Ce qu'on veut se donner, c'est le pouvoir, l'agilité de pouvoir inclure de nouveaux comportements qui seraient surveillés, dans la mesure où c'est bien écrit dans notre Plan d'action en sécurité routière que, de toute façon, on veut innover puis évoluer en matière de technologie. Alors, c'est... je dirais que c'est la cohérence avec notre plan.

• (11 h 50) •

**M. Derraji :** J'adore cette cohérence, et c'est de la musique à mes oreilles. J'ai une question, parce que, là, probablement, on est un peu en avance, mais ça va nous clarifier un peu là où on s'en va. Je vous ai mentionné hier les dépassements des autobus scolaires. Et, notamment, pour cela, nous avons mis le premier amendement concernant les caméras intelligentes. On s'est entendus. Ça a été changé dans le deuxième article. J'accepte. Là, c'est une technologie qui existe, Mme la ministre. Ça a démontré son efficacité. Il y avait des projets pilotes reconduits. Il y avait un engagement de l'ancien ministre de... votre collègue l'ancien ministre des Transports. C'est une technologie qui existe. Le comportement, on le sait, documenté. On a même le nombre de dépassements. Je sais qu'on est en train d'abroger un article, mais est-ce qu'on parle de ça, ces technologies qui existent, un comportement démontré, scientifiquement prouvé, projet pilote fiable, reconduit, constat très clair qu'il y a des dépassements? Et la technologie existe via les caméras intelligentes... bien, les caméras qui constatent le dépassement. Donc, est-ce que, là, il y a une ouverture?

**Mme Guilbault :** Comme je le disais tout à l'heure, on ne va pas se commettre aujourd'hui ni sur le choix des futures nouvelles technologies ni sur l'inclusion de nouveaux comportements qui pourraient être surveillés par lesdites technologies. Mais le collègue a raison de dire : Il y a eu le projet pilote, ensuite, il y a eu un rapport, il y a eu certains... certains échanges à ce sujet-là. Et donc aujourd'hui, conformément à ce qu'il vient de dire, là, il y a eu, en 2020, 2021... enfin, il faisait référence à mon prédécesseur, et là aujourd'hui... Parce que la technologie dont il parle, elle n'était pas prévue au CSR, justement. Donc, il fallait, de toute façon, poser un geste pour élargir, et, ce geste-là d'élargissement et de latitude, on est précisément en train de le poser aujourd'hui. En fait, on l'a posé à l'article 2, et la concordance qui s'ensuit depuis.

**M. Derraji :** Donc, je peux comprendre que, les caméras sur les bus scolaires, il y a une ouverture parce que ça va constater les dépassements lorsque les bus scolaires sont en arrêt.

**Mme Guilbault :** Encore une fois, on n'est pas en mesure de se prononcer aujourd'hui sur le choix des nouvelles futures technologies ni sur le choix des nouveaux comportements qu'elles vont encadrer, mais ce sera théoriquement possible d'utiliser... que ce soient des caméras de surveillance ou autres appareils que des cinémomètres et des appareils de détection aux feux rouges, sous réserve, bien sûr, de l'adoption du projet de loi, mais c'est la volonté... c'est notre volonté.

**M. Derraji :** On fera le débat. On fera le débat.

**Mme Guilbault :** ...d'élargir, sans préciser.

**M. Derraji :** Aucun problème. On fera le débat nécessaire. Mais je note une ouverture. J'espère qu'on va vous convaincre, ma collègue et moi, de l'importance, parce que je pense qu'on a assez de données, d'ailleurs, produites par le ministère. Nous, on utilise juste le projet pilote du ministère et même les déclarations de votre ex-collègue. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 11... sur l'article 11? Est-ce qu'il y a des... Est-ce que l'article 11 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 3?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Jacques) :** Consentement. Mme la ministre, l'amendement à l'article 3.

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, un nouvel amendement à l'article 3. Donc, je le lis directement?

**Le Président (M. Jacques) :** Oui.

**Mme Guilbault :** Oui. Parfait. Article 3 : Remplacer le paragraphe 2° de l'article 3 du projet de loi par le suivant : 2° par le remplacement de «l'appareil photo d'un tel cinémomètre ou d'un tel système de contrôle» par «un tel système».

En commentaire : Cet amendement modifie l'article 251 du Code de la sécurité routière par concordance avec l'amendement proposé à l'article 2 du projet de loi, lequel modifie la définition de «système de détection».

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des questions, commentaires sur l'article... l'amendement à l'article 3? S'il n'y a...

**M. Derraji :** ...c'est de la concordance?

**Mme Guilbault :** Oui, tout à fait. C'est de la concordance.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, est-ce que l'amendement à l'article 3 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Maintenant, est-ce que l'article 3 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Revenons maintenant à l'article 10... à l'article 9.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci, M. le Président. Article 9 : Remplacer l'article 9 du projet de loi par le suivant :  
9. L'article 333 de ce code est modifié par le remplacement de «l'appareil photo d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «un système de détection».

En commentaire : Cet amendement modifie l'article 333 du Code de la sécurité routière par concordance avec l'amendement proposé à l'article 2 du projet de loi, lequel modifie la définition de «système de détection», donc, la même concordance qu'à l'article 3.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 9? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 9 est adopté? Oui...

**M. Derraji :** ...qu'on a enlevé «appareil photo». Donc, c'est bon. J'avais l'impression qu'on l'a enlevé hier, parce que ça a été discuté. Pas grave. C'est bon. Hein?

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Non... Un train, oui. Non, mais j'avais l'impression qu'on a enlevé «appareil photo», parce que ça a été discuté même dans l'article avant. C'est... c'est juste une impression que j'avais. Mais c'est bien qu'on l'enlève. C'est bon. C'est juste, j'avais l'impression qu'on l'a enlevé, mais...

**Mme Guilbault :** ...qu'on l'avait enlevé. Oui, c'est ça. Mais il y avait un deuxième passage ou...

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'on peut suspendre quelques instants?

*(Suspension de la séance à 11 h 57)*

*(Reprise à 11 h 59)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, là, nous cherchions un éclaircissement sur le texte proposé. Donc, suite aux discussions, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement à l'article 9? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'amendement, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Est-ce que l'article 9 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Maintenant, Mme la ministre, l'amendement à l'article 10.

**Mme Guilbault :** Merci, M. le Président. Article 10 : Remplacer l'article 10 du projet de loi par le suivant :  
10. L'article 334.1 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «l'appareil photo d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «un système de détection».

En commentaire : Cet amendement modifie l'article 334.1 du Code de la sécurité routière par concordance avec l'amendement proposé à l'article 2 du projet de loi, lequel modifie la définition de «système de détection».

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement à l'article 10? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'amendement à l'article 10 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Maintenant, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 10 amendé? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'article 10 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Nous poursuivons maintenant à l'article 12, qui introduit plusieurs articles. Donc, nous allons les traiter une par une, pour la voter seulement à la fin. Donc, Mme la ministre, vous pouvez commencer avec l'article 519.79.

• (12 heures) •

**Mme Guilbault :** Oui. Donc, je lis seulement celui-là pour l'instant?

**Le Président (M. Jacques) :** Oui.

**Mme Guilbault :** OK.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui.

**M. Grandmont :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Sur chacun des blocs.

**M. Grandmont :** ...puis on adopte à la fin en bloc.

**Le Président (M. Jacques) :** Puis on va voter l'ensemble des articles à la fin.

**M. Grandmont :** Et donc, si on a des propositions d'amendement, on les fait sur chacun.

**Le Président (M. Jacques) :** Sur chacun, exactement.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Parfait. Alors, article 12 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 519.78, du titre suivant :

«Titre VIII.3

«Contrôle du respect de certaines dispositions au moyen d'un système de détection

«519.79. Un système de détection peut être utilisé pour contrôler le respect d'une disposition du présent code ou de l'un de ses règlements déterminée par règlement du gouvernement.

«Ce système de détection est approuvé par le ministre des Transports et par le ministre de la Sécurité publique par un arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*.»

Et en commentaire, parce que je crois bien avoir des commentaires pour chacun... Ça, c'est 79. Juste un petit instant, là. Oui. Alors, en commentaire : Le premier alinéa de l'article 519.79 prévoit que les dispositions du Code de la sécurité routière dont le respect peut être contrôlé par un système de détection sont déterminées par règlement du gouvernement. Actuellement, elles sont indiquées à même le CSR, soit aux articles 332 et 359.3, qui sont abrogés par les articles 8 et 11 du projet de loi.

Le deuxième alinéa maintient l'obligation qu'un système de détection soit approuvé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique qui est prévue actuellement au premier alinéa des articles 332 et 359.3.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 519.79? Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

**Mme Setlakwe :** Oui, j'aurais une question pour la ministre. Merci, M. le Président. Je me réfère aux commentaires qui ont été émis par l'UMQ, l'Union des municipalités du Québec. Donc, juste ici, nous expliquer, donc, la réflexion derrière... surtout le deuxième paragraphe, quand on dit que le système de détection est approuvé par le ministre des Transports et par le ministre de la Sécurité publique. L'UMQ avait le commentaire suivant. Ils dénoncent le fait que

ce... la désignation doit être effectuée... excusez-moi, que la désignation par la ministre soit l'option retenue pour le réseau routier municipal. Est-ce que la ministre a des commentaires à ce sujet-là, par rapport au commentaire de l'UMQ?

**Mme Guilbault :** Que la désignation soit faite par le gouvernement pour le réseau municipal?

**Mme Setlakwe :** Oui, bien... Oui.

**Des voix :** ...

**Mme Setlakwe :** Peut-être juste... OK. Donc, on ne parle pas de la... Oui, peut-être juste nous fournir l'explication, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** ...ce n'est pas grave. Mon collègue est très habité par le projet de loi. Ça fait plusieurs mois qu'on travaille dessus. Mais c'est vrai. En fait, c'est qu'on... Dans le fond, ça va être au... à 80, 519.80, 519.80.

**Mme Setlakwe :** C'est plus bas.

**Mme Guilbault :** Là, on est sur le fait que, pour utiliser le système, il est approuvé par les deux ministres, mais par la suite on va être sur la désignation des localisations. Mais, là aussi, on maintient essentiellement ce qui se fait déjà, c'est-à-dire qu'on va codécider de certains critères de localisation. Mais on pourra peut-être l'aborder à la prochaine section.

**Mme Setlakwe :** ...à la prochaine section, tout à fait. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 519.79? Donc, s'il n'y a pas... M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** ...une question. Ça dit que ça va... le «présent code ou de l'un de ses règlements déterminée par règlement du gouvernement». Là, on parle de, toujours, les mêmes règlements? C'est juste pour que je puisse me situer, s'il vous plaît, parce qu'il y a tellement de règlements dans la même phrase. «Un système de détection peut être utilisé pour contrôler le respect d'une disposition du présent code ou de l'un de ses règlements déterminée par règlement du gouvernement», on parle toujours du même règlement de l'article 37?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Donc, toujours, quand on va entendre «règlement» dans ce projet de loi, il y a un, c'est celui de l'article 37.

**Mme Guilbault :** Bien non, ça dépend. Là, c'est parce qu'on est dans la partie qui porte sur les systèmes de détection puis sur les éventuels nouveaux appareils qui vont être acquis et introduits. Alors, oui, c'est le même règlement de l'article 37.

**M. Derraji :** OK. Du moment qu'on a des bons légistes avec nous, je ne le suis pas et je les remercie pour leur travail, est-ce que c'est facile, quand la loi va être adoptée, de se repérer à l'intérieur de la loi quand on va parler de règlements? Et vous venez de me dire qu'il va y avoir d'autres règlements. C'est juste... S'il y a des règlements avec des noms, je pense que c'est mieux de les nommer. Et excusez mon ignorance. Je ne suis pas légiste. C'est juste, je le prends avec le recul, on quitte, on n'est pas là, de quel règlement s'agit-il? C'est pour cela que je voulais savoir : Est-ce qu'on parle du règlement de l'article 37? Et, si les règlements ont des noms, je pense que c'est mieux de les nommer, genre ce que vous venez de me dire : Règlement sur... Mais là ça va plus faciliter la lecture de la loi, et on est... le projet de loi, de la loi après, non?

**Mme Guilbault :** C'est ça. Mais c'est qu'en fait, pour ce... pour cette partie-là, il y a, effectivement, déjà un règlement qui est prévu pour éviter le vide juridique ou l'espèce de décalage qu'il pourrait y avoir, et il porte un nom à l'article 37 : Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection. Mais c'est très courant qu'on introduit un pouvoir réglementaire dans un... dans un projet de loi, et ce règlement-là ne porte pas encore de nom nécessairement. On le détermine quand on l'élabore.

Et c'est sûr que, le Code de la sécurité routière, à terme, là, avec ce qu'on introduit, il y aura plus de 600 articles dedans. Alors, on peut s'attendre qu'avec un code à 600 articles c'est sûr que ça génère beaucoup de sous-produits, là, donc, beaucoup de règlements périphériques. C'est courant aussi.

Mais on va... on va faciliter la clarté. Je comprends, là, pour des questions de repérage, ce que veut dire le collègue. Donc, peut-être qu'on peut se dire que, tant et aussi longtemps qu'on va référer au règlement de l'article 37, on peut le nommer, s'il le veut, ou dire : Le règlement de l'article 37...

**M. Derraji :** Mais je ne pense pas...

**Mme Guilbault :** ...mais, éventuellement, quand on va changer de sujet, on ne référera probablement plus à ce règlement-là.

**M. Derraji :** Mais je ne pense pas que, dans le texte, on peut référer à l'article 37. Il n'y aura pas... Ce n'est pas la même... les mêmes articles par la suite. Mais, du moment que le règlement, il est déjà là, il a un nom, dans la limite du possible, je ne sais pas, je pose la question, que, si le règlement est déjà là, il est déjà là et il a un nom, juste pour faciliter la lecture, même après, on réfère à un règlement qui existe... Le règlement existe. Il est déjà dans le projet de loi.

**Mme Guilbault :** Ah! vous voulez dire mettre le nom du règlement dans l'article du projet de loi...

**M. Derraji :** Bien, le règlement...

**Mme Guilbault :** ...ailleurs qu'à 37.

**M. Derraji :** Bien, le... Au fait, votre première réponse, je voulais savoir quel règlement. Est-ce qu'on peut suspendre...

**Le Président (M. Jacques) :** ...quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 07)*

*(Reprise à 12 h 16)*

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions à l'article 519.79. Il y avait une discussion avec le député de Nelligan et Mme la ministre. Et, de ce que je comprends, nous pouvons passer maintenant à l'article 519.80. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Parfait. Alors : «519.80. Un système de détection peut être utilisé dans les endroits suivants :

«1° dans une zone scolaire;

«2° dans un lieu où, conformément à l'article 303.1, une signalisation indique, pour la durée des travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite;

«3° sur un chemin public désigné par le ministre des Transports ou sur une partie d'un chemin public ainsi désigné.

«Une telle désignation est effectuée selon les critères déterminés par règlement du gouvernement. La liste des chemins publics ou des parties de chemins publics ainsi désignés est publiée sur le site Internet du ministère des Transports. La date de cette désignation et de cette publication de même que le chemin public désigné et les documents qui l'attestent doivent être enregistrés par le ministre et consignés électroniquement.

«Le ministre détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité.»

Et en commentaire pour cette partie-là ici : L'article 519.80 reprend, en y apportant certaines modifications, les dispositions qui sont prévues par l'article 634.3 du Code de la sécurité routière, qui est abrogé par l'article 25 du projet de loi.

Le premier alinéa indique les endroits où un système de détection peut être utilisé. Comme c'est le cas présentement, un système de détection pourra être utilisé dans toute zone scolaire et dans toute zone de chantier. Un tel système pourra également être utilisé sur un chemin public désigné spécifiquement par le ministre des Transports.

Le deuxième alinéa prévoit qu'un chemin pourra être désigné en fonction de critères qui seront déterminés par règlement du gouvernement, que la liste des chemins désignés doit être publiée sur le site Internet du ministère des Transports, l'obligation pour le ministre de tenir un registre indiquant qu'un chemin a été désigné, la date de sa désignation et de la publication sur le site Internet et l'obligation de consigner électroniquement ces renseignements.

Le troisième alinéa prévoit que le ministre déterminera les conditions et les modalités d'une demande présentée par une municipalité afin qu'un chemin public dont l'entretien relève de sa responsabilité soit désigné par le ministre.

Et là je vérifie s'il y a une suite. Non, terminé.

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

**M. Grandmont :** Merci beaucoup, M. le Président. Donc, Mme la ministre, je comprends que, pour les zones scolaires, il n'y a pas besoin d'avoir d'autorisation de la ministre. C'est comme... De facto, les municipalités pourront déployer un ACA.

**Mme Guilbault :** Dans les zones scolaires, oui.

**M. Grandmont :** Dans les zones scolaires. Là, évidemment, on ne parle pas de corridors scolaires. C'est vraiment juste dans les zones scolaires, donc, les quatre rues autour.

**Mme Guilbault :** Dans les zones scolaires au sens du règlement sur les zones scolaires.

**M. Grandmont :** Parfait. Pour les zones de travaux de construction, comment ça se... comment ça se passe exactement? C'est la même autorisation, c'est la même possibilité, mais c'est... Tu sais, comment on définit exactement ce qu'est un chemin... en fait, une zone où il y a des travaux en construction ou d'entretien d'un chemin public?

**Mme Guilbault :** Juste un instant, j'attends de voir si on a le règlement.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...perd le fil. Ce ne sera pas long.

**Le Président (M. Jacques) :** ...quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 19)*

*(Reprise à 12 h 30)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de notre suspension, nous en étions à une discussion sur l'article 519.80 entre Mme la ministre et M. le député de Nelligan... M. le député de Taschereau, excusez. On attendait... on attendait, en fait, la réponse de Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. Donc, la question, juste pour me rappeler, parce que j'ai fait un tour d'horizon pour être sûre, là, c'est sur le numéro 3°, la désignation d'un chemin public.

**M. Grandmont :** Bien là, en fait, on était déjà...

**Mme Guilbault :** En fait, si le collègue peut me répéter sa question...

**M. Grandmont :** On était sur le chemin public. En fait, on avait parlé de zones scolaires, de zones de construction. Je vous demandais comment ça se passe pour la désignation des zones de construction. Puis après ça, bien évidemment, on va continuer la discussion sur chacun des éléments, là, mais d'abord sur les zones de travaux, de construction et d'entretien, là. Est-ce que ça vise aussi le municipal? Dans le fond, est-ce que chaque zone de travaux est d'office, de facto, autorisée à accepter, dans le fond, le positionnement d'un ACA, là?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, peut-être que je pourrais faire un topo général de comment ça fonctionne avec les radars photo, puis ça pourrait répondre aussi à des questions sur d'autres éléments, parce que c'est vrai que c'est peut-être nébuleux de l'extérieur. Mais actuellement c'est... On a fonctionné par projet pilote. On appelait ça le PPCM, le projet pilote de coopération municipale. Donc, actuellement, il y a 54 appareils au Québec. Il y en a un qui est brisé, un qui a disparu. Alors là, on en a 52. Puis je demandais hier : Il est où? On me dit : Bien sûr, si je le savais, on l'aurait récupéré. Donc, bref, il y en a 52 en fonction actuellement. Et on fonctionnait par projet pilote et on l'a fait avec les cinq plus grandes villes, qui ont des corps de police qui ont pu... avec qui on a travaillé en partenariat, donc, Montréal, Laval, Longueuil, Québec et Gatineau. Et, c'est ça, alors... Puis ça a bien fonctionné. Donc, on reprend, essentiellement, des modalités ou des façons de faire qui avaient été prévues dans le cadre du projet pilote.

Mais donc, comme on disait hier aussi dans le cadre, je pense, d'un autre échange, le ministère est comme gestionnaire du processus d'approvisionnement des appareils, et, comme propriétaire de ces appareils-là ou locataire, selon, là, mais, enfin, il est gestionnaire de ces appareils-là et doit veiller, dans le fond, à la distribution des appareils sur le territoire sur la base de certains critères.

On prévoit les zones scolaires, dans le sens où, pour nous, c'est une localisation qui va de soi. Donc, on... C'est comme une... c'est ça, une localisation qui va de soi versus un chemin public, au numéro 3, où, là, il y a des critères qui doivent être prévus pour favoriser des zones accidentogènes, pour favoriser des endroits qui sont davantage... qui poursuivent davantage les objectifs de sécurité routière versus peut-être des objectifs purement monétaires. Mais les zones scolaires, pour nous, c'est comme acquis que c'est pertinent. Et c'est la même chose pour les zones de chantier.

Donc... Et, dans l'ensemble des actifs dont on dispose, comme les 52 en ce moment, et éventuellement on voulait se rendre jusqu'à 200, 250, il y en a une partie que le ministère conserve, qu'on va mettre, nous, sur notre réseau, et il y en a une partie qui va aller sur les réseaux municipaux, et c'est cette partie-là, sur les réseaux municipaux, pour laquelle on va travailler en collaboration avec les municipalités pour, entre autres, la désignation des chemins publics sur leurs territoires. Et, si, dans cette partie-là ou dans ce lot-là d'appareils qu'une municipalité, par exemple, va avoir, elle veut la mettre dans une zone scolaire ou dans une zone de travaux, c'est acquis qu'elle peut le faire, versus un autre chemin public où, là, on va déterminer certains critères par règlement pour... des critères à atteindre pour qu'une localisation sur un chemin public soit considérée pertinente. Puis, ensuite de ça, les modalités comme telles, comment soumettre une proposition de localisation, et tout ça, puis s'entendre avec le gouvernement, c'est les modalités qui sont déterminées par le ministre au dernier paragraphe, alinéa, je ne sais pas exactement.

**M. Grandmont :** Et, juste pour savoir, avant d'entrer dans... de revenir sur ce que vous venez de dire, là, la... vous avez parlé de ratio, là. En fait, il y a un certain... une certaine partie du 250, je pense que c'est le chiffre, effectivement, qu'on avait entendu circuler, 250 ACA... Est-ce qu'on le sait déjà, on a déjà une idée de ce que ça pourrait représenter en termes de ratio municipalités versus les routes qui appartiennent au MTMD?

**Mme Guilbault :** Bien, actuellement, comme je vous dis, c'est à peu près 50-50.

**M. Grandmont :** 50-50.

**Mme Guilbault :** On va voir les besoins. C'est sûr que... Là, je disais, le projet pilote, il a été fait avec des grandes municipalités, mais, si... Tu sais, pour des plus petites municipalités, souvent, les routes principales ou les zones accidentogènes des plus petites municipalités, c'est des chemins numérotés, là, donc, des chemins provinciaux.

**M. Grandmont :** Des routes du MTMD, oui.

**Mme Guilbault :** Alors, autrement dit, un appareil qui appartient au ministère, qui... dont la localisation va être déterminée par nous, va finalement avoir un bienfait pour une petite municipalité. Donc, on atteint le même objectif autrement.

**M. Grandmont :** Je comprends. Parfait. Excellent. Donc, je comprends, si je résume, là, que, pour tout ce qui est du réseau qui appartient au MTMD, les zones de travaux et puis n'importe quel chemin qui appartient au MTMD, dans le fond, pourraient recevoir des ACA, puis, pour ce qui... quand on tombe dans la zone... dans le réseau municipal, tout ce qui est zone scolaire, c'est possible de facto, en autant qu'il y ait de la disponibilité, évidemment, même chose pour les travaux de construction ou d'entretien. Ça, c'est aussi accordé rapidement.

Maintenant, pour le reste, parce que, là, c'est le coeur, en fait, d'où je voulais aussi aller, là, mais que je trouvais ça important qu'on ait cette discussion-là pour les clarifier, pour ce qui est, là, du... de la désignation d'un chemin, on a eu plusieurs discussions là-dessus, les deux unions municipales sont venues nous voir pour nous dire qu'ils aimeraient ça avoir des aménagements par rapport à ça. Il y a la Pre Cloutier aussi qui avait évoqué la possibilité d'avoir des désignations par zones à l'intérieur des municipalités. Je ne sais pas si vous vous souvenez, elle disait : Ce qui est important pour... si on veut avoir un effet, c'est que le radar photo bouge, ne soit pas toujours à la même place. Est-ce que c'est quelque chose que vous pourriez envisager, au-delà d'un chemin précis? Parce que ça devient contraignant pour une municipalité de faire une demande pour une route, puis après ça, si elle veut le bouger, bien, elle doit faire une autre demande, puis après ça une autre demande, puis après ça une autre demande, alors que l'objectif, selon l'experte, selon la Pre Cloutier, c'était qu'on pourrait peut-être désigner des zones, un quartier, une paroisse, un district électoral, là, des choses qui existent déjà pour vrai, des secteurs, des étendues géographiques qui sont claires puis qui sont définies par la loi, à l'intérieur desquelles la municipalité pourrait bouger, c'est-à-dire que... pas l'arrêté, mais l'autorisation du ministre ou de la ministre pourrait être de dire : Bon, bien, je l'autorise non pas sur une route, dans ce cas-ci, pour une municipalité, mais pour une zone. C'est quelque chose que vous pourriez envisager?

**Mme Guilbault :** C'est une bonne question, parce qu'en fait il faut dire aussi qu'avec les futurs appareils... Tu sais, en ce moment, on a des radars fixes. Donc, ils sont toujours au même endroit. Mais, avec les futurs appareils, ce qu'on vise, c'est qu'un appareil pourrait changer de localisation sur trois zones différentes. Donc, on peut tripler, finalement, le nombre de zones...

**M. Grandmont :** Qu'est-ce que vous voulez dire?

**Mme Guilbault :** Bien, on les installerait d'une manière telle où une espèce de boîtier, ou de réceptacle, ou, en tout cas, l'infrastructure d'accueil de l'appareil resterait fixe...

**M. Grandmont :** Mais l'appareil, en dedans...

**Mme Guilbault :** ...mais la boîte, oui, pourrait bouger sur trois endroits, mettons, puis après ça revenir, puis faire un cycle sur trois, ce qui nous permettrait d'étendre le nombre de zones couvertes avec le même nombre d'appareils, évidemment, pas à temps partiel, mais...

**M. Grandmont :** Je comprends. Effectivement.

**Mme Guilbault :** Ça fait qu'on aurait plus de zones. Parce que c'est sûr qu'à 250 appareils on ne peut pas couvrir tout le territoire, là. Donc, il va falloir prioriser. Mais, en plus, en ayant cette possibilité-là de bouger plus facilement qu'avec nos fixes actuels, ça va nous aider puis... Donc, c'est ça.

Mais la façon dont ça se passe en ce moment... Puis, tu sais, je le disais, avec les unions municipales, tu sais, tout ça va être codécidé, puis c'est un travail de coconstruction, finalement, du futur règlement, tu sais, quand on parle du règlement effectué selon... les critères pour déterminer la désignation et par règlement. Puis ce qu'on a fait dans le projet... dans le projet pilote, c'est qu'eux nous soumettent des propositions, mais, nous, ce qu'on dit, c'est : Il faut

que ce soit sur la base d'une analyse de sécurité, sur la base de certains critères qui atteignent les objectifs de sécurité routière. Mais c'est beaucoup eux qui avaient, finalement, l'initiative là-dedans ou c'est eux qui nous soumettent des propositions, et nous, on les accepte.

**M. Grandmont :** Quand vous parlez des boîtes, j'avais entendu, effectivement, que ça pouvait fonctionner comme ça. Donc, on a le boîtier dans lequel l'appareil de détection est installé, puis on peut le faire bouger. Est-ce que c'est envisagé... Parce qu'encore une fois on parle toujours de routes, hein? Ça veut dire que, par exemple, dans le quartier Saint-Sauveur, ici, en Basse-Ville, on pourrait avoir plusieurs boîtiers sur le boulevard Charest — bon, c'est un boulevard qui traverse un milieu résidentiel, là, du centre-ville de Québec — dans lequel le boîtier... l'appareil de détection pourrait bouger. Est-ce qu'on pourrait s'autoriser... Puis c'est là que je vois que, peut-être, là, la formulation était peut-être un petit peu restrictive. Est-ce qu'on pourrait avoir un boîtier qui est à plusieurs endroits dans le quartier et pas que sur le boulevard Charest, mais sur d'autres rues aussi où on constate des enjeux de sécurité, le boulevard Langelier, par exemple, Arago, etc., Saint-Vallier?

**Mme Guilbault :** Bien oui. En fait, c'est ça, c'est... ça va dépendre des critères qui vont être déterminés.

**M. Grandmont :** Donc, dans une même demande... dans une même demande, la municipalité pourrait dire : Bien, moi, j'ai un plan, là, j'aimerais ça avoir un radar roulant, là, qui se déplace à l'intérieur du quartier, puis on installerait des boîtiers sur différentes... sur différentes rues ou différents boulevards, différentes artères ou collectrices.

**Mme Guilbault :** Ça... Exact. C'est qu'en fait ils nous soumettent... ils vont nous soumettre, sur la base de certaines analyses, puis tout ça, sur la base, en fait, de «le ministre détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin», donc, ces modalités-là qui vont être déterminées par... bien, par moi ces temps-ci, mais éventuellement d'autres ministres, mais donc sur la façon de déposer, finalement, les demandes puis de documenter les demandes, donc, ils vont nous proposer des sites. Alors, si la ville de Québec nous proposait Arago, Aqueduc et Charest dans un même rayon, ça pourrait se faire, théoriquement, si ces sites-là sont acceptés sur la base de ce qui va être déterminé par règlement, avec toujours des objectifs de sécurité routière, parce que, comme la disponibilité des appareils, malgré le trois pour un, n'est pas infinie, c'est sûr que nous, on va privilégier des zones accidentogènes ou des zones, tu sais, où il y a vraiment une prévention rentable à faire en termes de sécurité.

• (12 h 40) •

**M. Grandmont :** Oui, oui, évidemment. Il va falloir que ce soit argumenté, évidemment, là.

**Mme Guilbault :** Rentable en termes de sécurité avant d'être rentable monétairement.

**M. Grandmont :** Évidemment. Et donc... Mais la définition de «chemin», en fait, ça, ça se trouve être dans un règlement, ça. Parce qu'on parle vraiment d'un chemin public.

**Mme Guilbault :** Est-ce que c'est défini à l'article...

**M. Grandmont :** Bien, c'est-à-dire que, dans... En tout cas, dans le quatrième... — un, deux, trois, quatre — cinquième alinéa, pardon, on parle vraiment de «désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité». C'est pour ça que je demande : Est-ce que ce n'est pas trop restrictif d'avoir cette utilisation de termes là si on veut permettre aux municipalités de développer... déposer des demandes qui permettent de toucher un secteur plutôt qu'une seule rue ou un seul chemin public, là, pour reprendre le terme qui est utilisé dans l'article?

**Mme Guilbault :** Bien, premièrement, le terme «chemin public» est déjà défini au code, à l'article 4 du code, dans la série de définitions. Donc, c'est un terme usuel, là, dans le code. Donc, c'est la raison pour laquelle on l'utilise. Donc, on dit : «La surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables, à l'exception», bon, des chemins du ministère des Ressources naturelles, chemins en construction, bon, etc. Donc...

**M. Grandmont :** ...peu ce que je disais. C'est quand même assez restrictif. Si c'est ça, la définition qui est utilisée, puis une ville voulait déposer un plan sur lequel il y aurait plusieurs chemins, en fait, comme on parle d'un chemin public, il y a comme... il y a une petite... en tout cas, il y a une contrainte. On dirait qu'on ne peut pas atteindre l'objectif si on veut vraiment respecter la loi telle qu'elle est écrite là.

**Mme Guilbault :** Bien, on peut le valider avec les juristes. Dans le fond, est-ce qu'on pourrait, sur un même chemin, mettre un radar à deux endroits du même chemin?

**M. Grandmont :** Non, sur plusieurs chemins. Sur un même chemin, moi, je pense qu'on n'aura pas de misère à le faire, là, avec plusieurs boîtiers. Mais, si on veut avoir une approche de quartier puis dire : Bien, on va en mettre un... un boîtier ou deux sur Charest, un ou deux sur Arago, un ou deux sur Langelier, un ou deux sur Aqueduc, bien là,

on ne peut pas faire ça dans la même demande. Puis, l'objectif qui était poursuivi ou, en fait, qui était suggéré par Pre Cloutier, là, d'avoir une approche, dans le fond, plus de quartier, en fait, là, plus... en tout cas, une échelle plus large que juste un chemin, bien, on dirait qu'avec ce qui est écrit là on n'est pas capables de l'atteindre. Il manque une petite précision peut-être au niveau d'un chemin public ou d'un... Il faudrait peut-être ajouter «d'un chemin public ou d'un secteur visé», je ne sais pas.

**Mme Guilbault :** Mais en fait c'est que, si la ville... Reprenons toujours le même exemple. Si la ville de Québec veut mettre ses radars dans un... autour d'un même quartier, elle peut faire une demande pour Charest, elle peut faire une demande pour Aqueduc...

**M. Grandmont :** Oui, mais c'est ça, le problème...

**Mme Guilbault :** ...Arago, Victoria, toutes ces rues-là qui sont dans un même coin, puis ensuite de ça installer les...

**M. Grandmont :** Les boîtiers.

**Mme Guilbault :** ...l'architecture d'accueil puis... l'infrastructure d'accueil, puis ensuite de ça les déplacer. C'est déjà possible.

**M. Grandmont :** Mais, si la ville fait une demande pour chacune de ces rues-là différentes d'un même quartier, elle va faire une demande non pas pour un boîtier, mais pour avoir un radar. Donc, dans le fond, elle viendrait faire une demande pour quatre radars, ce qui n'est pas ça, l'objectif. Ce qu'on veut, c'est avoir quatre boîtiers différents sur des rues différentes à l'intérieur d'un même quartier, avec un radar qui se déplace à l'intérieur de chacune de ces boîtes-là.

**Mme Guilbault :** Ah! pour la disponibilité matérielle, dans le fond, d'avoir assez de boîtiers pour en mettre partout ou juste...

**M. Grandmont :** Ah! non, non. Bien, je pense que... Les boîtiers, je ne pense pas... bien, je ne sais pas si ça doit faire l'objet d'une demande aussi. J'imagine, là. Ça doit être normé aussi, là. Donc, j'imagine que c'est normé aussi.

**Mme Guilbault :** On va le... Parce que, là, c'est... je ne dirais pas prémonitoire, là, mais... tu sais, on n'a pas encore acquis les nouveaux appareils, mais c'est notre objectif d'en avoir qui vont être...

**M. Grandmont :** Est-ce que... Bien, dans le fond, peut-être... M. le Président, il me reste combien de temps pour cette discussion-là?

**Le Président (M. Jacques) :** Oh! on a du temps encore.

**M. Grandmont :** Oui, c'est correct? Parce que j'ai un autre point que je vais aborder aussi, là, puis c'est important. Est-ce qu'il va y avoir une demande à faire par la municipalité pour acquérir un boîtier?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** ...suspendre quelques instants.

**M. Grandmont :** Merci.

*(Suspension de la séance à 12 h 44)*

*(Reprise à 12 h 46)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et nous en étions à une discussion sur l'article 519.80. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, oui, exactement. Donc, c'est ça, c'est des... Bien, pour les boîtiers, oui, ce ne sera pas un enjeu, là, dans le fond. Puis, tu sais, en théorie, proportionnellement, pour chaque appareil qui serait attribué, la municipalité pourrait avoir trois sites désignés, étant donné qu'il peut couvrir trois sites. Donc... Puis, je vérifiais avec mon... la professionnelle qui s'en occupe, donc, on parle vraiment de sites. Alors, si la ville veut faire approuver trois endroits différents, mettons, sur une même rue, ça va être trois sites. Si c'est trois endroits différents, s'il y en a deux sur Charest, une sur Aqueduc, bien, ça va être trois sites aussi, mais sur deux rues. Alors, c'est comme ça que ça fonctionne. Puis il n'y a pas de... il n'y a pas vraiment d'enjeu.

**M. Grandmont :** Je comprends. C'est clair. Où est-ce que ça apparaît, là, la notion de site? Parce que la seule désignation de site que je vois, là, c'est «site Internet», là. Je ne vois pas de site à l'intérieur d'une municipalité, là. Juste pour être sûr que ce soit bien clair, pour que les municipalités puissent avoir cet outil-là de le déployer sur plusieurs chemins publics leur appartenant, là, ou, en fait, dont...

**Mme Guilbault :** ...écrit : «La liste des chemins publics ou des parties de chemins publics ainsi désignés est publiée sur le site Internet...» Donc, c'est déjà acquis qu'il y en a plusieurs.

**M. Grandmont :** «Des chemins publics ou des parties de chemins publics».

**Mme Guilbault :** Alors, je ne suis pas... En fait, peut-être que je pourrais poser la question autrement. Quel exemple de site serait... ne serait pas un chemin public ou une partie de chemin public qui pourrait éventuellement ne pas être couverte dans l'article? Parce que j'essaie de comprendre où est l'enjeu.

**M. Grandmont :** C'est juste que, dans le cinquième alinéa, on dit : «Le ministre détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité.»

**Mme Guilbault :** C'est dans le sens qu'ils font une demande site par site, mais ils en font plusieurs.

**M. Grandmont :** Mais, s'ils font plusieurs... Au sens où c'est écrit actuellement, moi, j'ai l'impression que ça donne... ça oblige les municipalités... ou, en fait, de la façon que c'est écrit, c'est comme si on disait : Bien, il doit y avoir une demande d'ACA pour chacun des chemins publics où elle veut déployer une stratégie, là, de surveillance, alors que ce que j'essaie de voir, c'est : Est-ce qu'il y a une possibilité que, pour une même demande d'un ACA, plusieurs chemins publics puissent être désignés dans la même demande pour être capable de le faire rouler sur chacun de ces chemins publics là avec différents boîtiers?

**Mme Guilbault :** Oui, mais la ville peut faire une... peut faire une demande du nombre de sites qu'elle veut.

**M. Grandmont :** Oui. Ça, je suis d'accord.

**Mme Guilbault :** C'est sûr que nous, on va accorder un nombre de sites proportionnellement à la disponibilité des appareils, parce que sinon il n'y a pas vraiment de logique. Mais donc c'est...

**M. Grandmont :** Oui, mais ça ne répond pas à ma question. Si la municipalité doit faire une demande pour Charest, une demande pour Aqueduc, une demande pour Langelier, normalement, c'est trois demandes différentes, donc, trois demandes d'ACA différentes. Donc, j'ai un... J'ai, donc, un appareil de détection sur Charest, un appareil de détection qui est demandé pour Arago et une demande pour un appareil... pour un ACA qui est demandé pour Langelier. Moi, ce que je demande, c'est : Est-ce qu'on pourrait avoir une demande pour un ACA, mais pour trois rues différentes dans lesquelles on installerait chacun... un boîtier sur Charest, un boîtier sur Langelier, un boîtier sur Aqueduc dans lequel, dans le fond, le — le — le seul ACA pourrait être déplacé en fonction de... des critères prévus par la municipalité?  
• (12 h 50) •

**Mme Guilbault :** C'est que c'est des... c'est des demandes... en tout cas, selon ma compréhension, c'est des demandes indépendantes. Les municipalités font approuver des sites, puis ensuite de ça on s'entend sur une répartition des appareils. C'est bien ça? Donc, finalement, si la ville... C'est pour ça que je disais... Puis là j'en discutais. Actuellement, on a autorisé plus de sites, dans les municipalités, que la réelle disponibilité des appareils. Donc là, dans le futur, le souhait, c'est d'être un peu plus proportionnel. Puis donc, c'est ça, alors, si la ville de Québec fait autoriser 15 sites, et, parallèlement à ça, nous, on lui attribue environ cinq appareils, bien là, on est dans les... on est proportionnel.

**M. Grandmont :** OK. Donc, c'est deux choses séparées, en fait.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. Donc, on fait autoriser des sites... des sites ou des chemins publics, en fait, puis, de l'autre côté, on fait une demande pour avoir des ACA.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien là, on va avoir une... Juste pour la mécanique...

**M. Grandmont :** Moi, j'avais compris que c'était juste une demande pour tout, mais ce seraient deux demandes séparées. On peut peut-être suspendre, M. le Président.

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

*(Suspension de la séance à 12 h 51)*

*(Reprise à 12 h 58)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions à une discussion entre M. le député de Taschereau et Mme la ministre. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, c'est ça, donc, je voulais juste être sûre de la mécanique des choses, là. Donc, il n'y a pas de demande à faire comme telle de la part des municipalités pour avoir des appareils. Les municipalités font des demandes pour des sites. Puis ça va de soi que ça va de pair avec l'attribution d'un certain nombre d'appareils si tu fais une demande de site.

Donc, nous, on approuve les sites et... basé sur un certain nombre de documents, tu sais, là, les conditions et les modalités d'une demande, et donc... et c'est ça. Alors, on attribue. Et là, maintenant, ça va être écrit sur le site Internet, les sites... les sites qui vont être approuvés par le ministre. Et ensuite de ça, nous, comme gestionnaires du parc, c'est nous qui gérons l'attribution du... ou la répartition des appareils dans les diverses régions sur la base des besoins, des évaluations, des demandes, etc.

Puis ce qu'on me disait, c'est... Mettons, dans les régions où il n'y a pas une de nos grandes villes, tu sais, on va discuter avec les régions, avec les MRC, voir comment elles veulent... Tu sais, on fonctionne par... par besoins, par démographies, par enjeux, par certains critères, mais c'est nous qui gérons la répartition. Tout ça pour dire que le fardeau ou la tâche des municipalités, c'est de faire une demande pour les sites désignés, et la répartition des appareils va de soi.

**M. Grandmont :** ...les villes demandent au ministère de désigner des sites. C'est ça qui apparaît sur le site Internet. Ça veut dire que, si la ville de Québec désigne une vingtaine de sites sur son territoire, les 20 sites vont être identifiés, puis le public ne saura pas lesquels... sur lesquels il y a... il y a véritablement un ACA. C'est... Donc, tout ce qui apparaît comme information, c'est : Ici, il y a un site, ici, il y a un site, ici, il y a un site, mais pas la désignation ACA. C'est bien ça? Il n'y a pas de distinction.

**Mme Guilbault :** C'est ça. Bien, c'est ça, oui?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, on désigne les sites. Non, mais dans le sens qu'on ne sait pas si, ce jour-là, il a été déplacé ailleurs ou s'il est vraiment... Effectivement.

**M. Grandmont :** Exact. Parfait. Et donc, après ça, là, vous dites que c'est le ministère, la ministre qui détermine où sont... tu sais, comment se fait la répartition entre les villes mais pas la répartition à l'intérieur d'une ville. Est-ce que c'est ça?

**Mme Guilbault :** Exact.

**M. Grandmont :** Donc, la ville est... peut elle-même faire, dans le fond, la rotation sur ces différents sites avec le ou les ACA qu'elle possède ou, en fait, qu'on lui a attribués.

**Mme Guilbault :** Exact, sur ses sites approuvés, et ses zones scolaires, et ses zones de chantier.

**M. Grandmont :** Parfait. Excellent. Bon, ça répond à la question. C'est venu clarifier les choses. Merci beaucoup. Moi, je...

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

Et, compte tenu de l'heure, nous suspendons nos travaux jusqu'à 14 heures.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 14 h 08)*

**Le Président (M. Jacques) :** La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons 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. Lors de notre suspension de nos travaux cet avant-midi, nous en étions à l'étude de l'article 519.80, et il y avait une discussion entre M. le député de Taschereau et Mme la ministre. Et je crois que, M. le député de Taschereau, vous auriez une... vous avez un amendement à déposer.

**M. Grandmont :** Exact, M. le Président. Donc, bon après-midi à tout le monde. Content de vous retrouver. Oui, effectivement, bien, après avoir eu une bonne discussion avec Mme la ministre, là, sur la question, là, de comment

se fait les demandes... comment se font les demandes en termes de sites désignés et après ça, là, l'attribution, là, des photoradars... en fait, là, des ACA, on voulait aller, là, du côté d'une demande qui venait, là, des unions municipales.

Donc, on a proposé... on propose l'amendement suivant, donc, je pense que vous l'avez à l'écran, donc : À l'article 12 du projet de loi, ajouter, à la fin de l'article 519.80 du Code de la sécurité routière, l'alinéa suivant :

«Malgré ce qui précède, sur le réseau routier municipal, un système de détection peut être utilisé de facto sur les chemins publics identifiés à cet effet dans un plan de sécurité élaboré par une municipalité ou une municipalité régionale de comté.»

Donc, c'est simplement pour dire que... Si je prends le dernier alinéa, là, actuel, là, du 519.80, ce qu'on y dit... excusez-moi, ce qu'on y dit, c'est que «le ministre détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité». Et, comme je le disais, les unions municipales nous avaient demandé : Est-ce qu'il y a un petit peu plus de flexibilité? Puis, une des... une des façons, en fait, d'y arriver tout en gardant, en fait, en quelque part, un certain... pas un certain encadrement, mais une supervision, je ne sais pas comment le dire exactement, mais ce n'est pas la bonne... ce n'est pas le bon terme, là, mais s'assurer que le ministre garde un oeil, en fait, sur comment sont déployés, là, les radars, ce qu'on voulait, c'est que... c'est d'utiliser quelque chose qui existe déjà.

• (14 h 10) •

Donc, je réfère... En fait, là, je vais vous le lire, ça va être plus simple, là, je réfère au mémoire de l'UMQ, là, donc, effectivement, pour que la... alléger, en fait, le processus, là : «Le projet de loi n° 48 prévoit également que la ministre des Transports et de la Mobilité durable puisse déterminer les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité. Il s'agit d'une manière de faire qui...» — bon, c'est ça, voilà leurs arguments, là — «...une manière de faire qui, une fois de plus, ne respecte pas le principe de subsidiarité et qui risque de contribuer à une lourdeur administrative pour les municipalités», alors que, justement, dans le nouveau pacte fiscal, là, l'entente de réciprocité entre les municipalités et le gouvernement du Québec, on cherche, justement, à alléger le fardeau administratif des municipalités.

Donc, en respect de ces deux principes-là, là, «l'union soumet que, sur le réseau routier municipal, les systèmes de détection devraient pouvoir être utilisés dès qu'ils sont identifiés à cet effet par un plan de sécurité établissant un diagnostic de sécurité routière. Les municipalités et les municipalités régionales de comté possèdent déjà une expertise pour l'élaboration de tels plans de sécurité. Le MTMD soutient même financièrement les municipalités pour qu'elles élaborent ces plans par le biais du Programme d'aide à la voirie locale. Cette recommandation n'empêche pas la désignation de chemins publics par la ministre sur le réseau routier qui appartient au MTMD.»

Donc, leur proposition, là, reprend... En fait, on a repris, essentiellement, la recommandation 5 qu'ils formulaient.

Donc, c'est déjà un processus à travers lequel le ministère des Transports travaille de concert avec les municipalités ou les MRC sur des plans de sécurité routière. Il me semble qu'on a là une opportunité de laisser un petit peu plus de latitude ou, en fait, d'autonomie aux municipalités à travers, évidemment, cet angle-là bien précis, là. Ce n'est pas un bar ouvert, puis on... mettez-le où vous voulez, là. Mais il y a déjà une supervision ou un travail conjoint, collaboratif, c'est plus comme ça que je devrais dire, entre le MTMD et les municipalités ou les MRC.

La demande est simple, là. C'est juste... Il y a déjà un processus qui existe à l'intérieur de ces... de ces plans-là dans... quand... des chemins publics à... qui sont identifiés à l'intérieur de ces plans de sécurité là, bien, que la municipalité puisse, dans le fond, désigner des sites qu'elle veut bien identifier à l'intérieur de ça.

Ça me semble une demande qui est tout à fait légitime, une façon d'alléger le fardeau administratif des municipalités. Il y a déjà un processus de suivi qui est fait par le MTMD à l'intérieur de la réalisation de ces plans de sécurité là. Il me semble que les conditions sont réunies pour qu'on puisse donner aux municipalités, dans ces cas-là précis, de la latitude, de l'espace pour être capables de travailler, en concordance avec les objectifs toujours. Évidemment, là, il y a... il faut... il faut qu'on rejoigne les objectifs, là. Il faut que ça se fasse sur les enjeux de sécurité. Puis, de toute façon, ça se fait à l'intérieur d'un plan de sécurité. Il ne faut pas que ça devienne, évidemment, là, des trappes à tickets. Évidemment, là, ça, personne ne souhaite ça. Ce qu'on veut, c'est que ce soient des trappes à accidents, à collisions, en fait, là, qui risquent d'être mortelles ou résulter en des blessures graves. Ça me semble une demande tout à fait raisonnable. J'espère que la ministre va... va être... va la recevoir de façon positive.

**Le Président (M. Jacques) :** ...Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci beaucoup. Bien, c'est intéressant, comme amendement, puis... du moins, le sens de l'amendement, parce que le député... Le collègue disait, entre autres : Il y a déjà un travail collaboratif qui se fait, de toute façon, entre le ministère et les municipalités en vue de la détermination ou de l'approbation des propositions de site pour la localisation des appareils. Donc, justement, parce qu'il y a déjà ce travail-là, puis je le disais un peu tout à l'heure puis j'ai revalidé avec la personne de mon équipe qui s'occupe concrètement de ça, là, dans la vraie vie... Et, quand il propose, tu sais, que ça puisse être basé sur un plan de sécurité élaboré par une municipalité ou une MRC, c'est justement déjà le genre de document sur lequel on se base pour accepter des sites quand les municipalités font les demandes de site, qu'on expliquait tout à l'heure, avant qu'on suspende. Donc, c'est déjà un peu comme ça que ça se produit.

Mais, comme je le disais aussi dans d'autres échanges, je pense que c'est correct que le gouvernement demeure le... le supra, si on veut, gestionnaire de l'ensemble du parc puis garde un certain contrôle... pas un contrôle, mais une coresponsabilité ou une codécision dans les choix de localisation, non pas parce que les municipalités n'ont pas des... d'expertise ou des idées pertinentes, puis, je le disais, je lisais, l'autre fois, un article... un extrait du mémoire de la

ville de Montréal, là, sur la question du guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, qui disait : C'est nous qui connaissons nos quartiers, on a une expertise, et tout ça, donc, mais je pense que c'est correct que le gouvernement garde une certaine vue d'ensemble de tout ça, surtout que, comme je disais, dans la vraie vie, du moins dans le cadre du projet pilote... Mais ça a été un projet pilote. C'est ça qu'on est en train, justement, d'ouvrir puis de formaliser dans le projet de loi. Ça se passe déjà très bien, la collaboration, et il y a déjà beaucoup d'ouverture, et je n'ai pas... en tout cas, peut-être, ma collègue pourra... Mais je n'ai pas conscience qu'il y ait déjà eu des conflits ou...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...c'est ça, exactement. Donc, on se base déjà... En fait, l'esprit de l'amendement que dépose le collègue est déjà respecté par la façon de faire actuelle, qui est la façon de faire qui est formalisée dans le projet de loi. Mais on est très sensibles, là, au fait que les municipalités sont les premières à bien connaître leurs secteurs. C'est pour ça que, la façon dont on va fonctionner, ils vont nous faire des demandes, et on va les approuver, selon.

**M. Grandmont :** Le... Je remercie la ministre pour sa réponse. Donc, je la sens sensible déjà. Moi, mon souhait, c'est qu'à travers cette sensibilité-là on trouve aussi des façons d'alléger et non pas alourdir le travail des municipalités. C'est un peu ça, le principe. Je comprends qu'elle est d'accord que les municipalités comprennent bien puis connaissent bien ce... leurs territoires. Ils sont les mieux placés pour être capables de savoir comment intervenir, connaissent aussi... font des sondages, ont, des fois, des instances, comme des conseils de quartier, ou autres, ou conseil municipal, par lesquelles ils reçoivent, évidemment, énormément de plaintes ou de commentaires à l'effet que certains secteurs, même si on n'a pas d'accident, peuvent être... peuvent provoquer des sentiments d'insécurité. Donc, l'information, là, c'est vraiment la municipalité elle-même qui la possède le plus, puis qui comprend le mieux son territoire — ça, là-dessus, je pense que Mme la ministre le comprend aussi — puis connaît aussi les déplacements aussi de ses... des différents usagers de la route. Évidemment, on fait souvent ça pour... particulièrement en milieu plus dense, là, pour protéger les usagers les plus vulnérables, les cyclistes, les piétons, mais aussi les collisions entre automobilistes. Et ça, bien évidemment, bien, la municipalité elle-même sait très bien quels sont ses flux de déplacements des différents usagers de la route. Donc, encore une fois, la connaissance est vraiment au niveau de la municipalité.

Maintenant, moi, ce qui m'inquiète, c'est de... qu'avec un double travail qui serait fait, bien, on se retrouve, finalement, avec deux fois plus de travail à faire pour les municipalités. L'objectif est louable, là, c'est d'aider les municipalités à bien identifier les sites. L'objectif, c'est de leur donner les moyens de bien positionner des équipements qui pourront permettre de constater des... différentes infractions puis améliorer le bilan routier à certains endroits.

Donc, moi, j'aimerais savoir, peut-être, de la part de Mme la ministre... Là, on a compris tantôt comment fonctionnent les demandes pour les différents sites, puis après ça, bien, la répartition, les demandes pour avoir... puis après ça la répartition pour avoir des appareils de contrôle automatisés. Pour ce qui est des... du Programme d'aide à la voirie, là, puis l'élaboration des plans de sécurité, comment ça se passe? Qu'est-ce qui est exigé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable aux municipalités? Qu'est-ce que ça... qu'est-ce que ça génère comme travail pour les municipalités, qu'on comprenne bien, là, le travail qui est demandé de ce côté-là?

**Mme Guilbault :** Pour comprendre, c'est sur le PAVL, la question? Parce que le programme d'accès à la voirie... d'aide à la voirie...

**M. Grandmont :** Oui, oui, c'est ça, effectivement. Quand une municipalité, là, fait un plan de sécurité dans le Programme d'aide à la voirie locale, le PAVL, comme vous l'appellez, là, qu'est-ce que ça nécessite comme travail pour une municipalité qui s'inscrit dans cette démarche-là?

**Mme Guilbault :** Pour obtenir un financement du PAVL?

**M. Grandmont :** Oui, exactement, c'est ça.

**Mme Guilbault :** Ah! OK. Bien là, je ne sais pas...

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** PAVL.

**Mme Guilbault :** ...bien, c'est parce que j'ai l'impression que ça doit être le PAFFSR qui paie pour faire des plans de sécurité, mais il faudrait juste que je vérifie.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est le PAVL. OK. Bon, parfait. Vous aviez raison. Bien, monsieur, savez-vous, sur la procédure...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Ah! bon, parfait. C'est un nouveau sujet qui n'est pas directement couvert dans le... Alors, si les collègues sont d'accord, monsieur ici pourrait répondre.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a consentement?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Jacques) :** Veuillez vous... Consentement. Veuillez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît.

**M. Toupin (Laurent) :** Oui. Parfait. Laurent Toupin, ingénieur en sécurité routière au sein du ministère des Transports du Québec.

Concernant le PAVL, dans le PAVL, il y a divers programmes d'aide. Le premier qui nous touche aujourd'hui autour de la table, c'est le plan de sécurité routière, anciennement appelé le PSRMM. Au travers de ça, le ministère des Transports finance les diagnostics de sécurité routière. Comment ça procède, comment ça fonctionne? Une MRC ou une municipalité qui a des compétences de MRC, je ne vais pas rentrer dans le détail, fait affaire avec le ministère pour identifier un mandataire, une firme de génie-conseil qui va faire un diagnostic. Le ministère transmet toutes les données d'accidents qu'il a à sa disposition. Le mandataire va faire un diagnostic, donc, va les géolocaliser, va identifier des taux d'accidents, des taux moyens, des taux critiques, puis on va identifier des sites. Tous les sites, au niveau d'une MRC, où qu'il y a eu un accident vont être identifiés dans le plan de sécurité.

• (14 h 20) •

Par la suite, il va y avoir une analyse approfondie d'une quinzaine de sites pour identifier des pistes de solution pour venir corriger les lacunes identifiées. On ne regarde pas juste les accidents. Quand on regarde des analyses approfondies, il va y avoir des visites terrain qui vont être faites, il va y avoir des relevés de vitesse qui vont être effectués. On va regarder les caractéristiques propres de chacun des 15 sites où qu'il y a une analyse approfondie. Puis là, au travers de tout ça, on va venir, par la suite, identifier des solutions court, moyen, long terme. Et ces solutions-là, si identifiées dans le cadre du plan de sécurité, qui est un programme d'aide du PAVL, pourront être financées par un autre programme d'aide du PAVL. Les modalités de financement, là, sont toutes encadrées, comme n'importe quel programme d'aide du ministère des Transports du Québec. Mais, pour les diagnostics, c'est ça, on peut venir identifier des solutions à court, moyen, long terme. C'est comme ça que ça fonctionne, le plan de sécurité dans le cadre du PAVL.

**M. Grandmont :** C'est toujours... C'est le chiffre magique, en fait. On utilise... On identifie les 15 sites les plus accidentogènes sur le territoire d'une ville ou d'une MRC, puis après ça, dans le fond, on propose des pistes de solution pour améliorer les... par toutes sortes de moyens, j'imagine, là, ça peut être... bien, peut-être, effectivement, là, déjà, des ACA, ou encore des aménagements, ou encore de la signalisation pour s'assurer que, bien, ces sites-là soient moins accidentogènes.

**M. Toupin (Laurent) :** Mais la façon qu'on vient... Là, je viens de mentionner 15 sites. Vous avez mentionné les 15 sites les plus accidentogènes. Non. Il y a des relations. Il y a un partenariat. C'est vraiment la MRC qui a le leadership de la réalisation du plan de sécurité avec le mandataire. Donc, la MRC et les partenaires de la MRC, donc les municipalités... bien, les municipalités au sein de la MRC, collaborent tous. On vient identifier des sites, il y a différents facteurs ou différents critères qui peuvent être déterminés, des sites en termes... qui pourraient se démarquer en termes de taux d'accidents, mais on tient compte aussi des particularités locales. Puis, quand je dis «on», c'est vraiment le mandataire ainsi que la MRC. Nous, le ministère des Transports du Québec, on finance ce plan-là, puis on s'assure de la conformité, puis on s'assure que qu'est-ce qui est indiqué dans le plan tienne la route en termes d'amélioration du bilan routier.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, quand vous parlez de conformité... Parce qu'évidemment on s'attend à ce qu'il y a... il y ait une supervision, en fait, qui soit faite par le MTMD, là. C'est le gouvernement qui donne l'argent pour la réalisation de ces plans de sécurité là. Donc, on veut s'assurer que l'argent est bien dépensé, là. Je suis bien d'accord. Donc, quand vous dites qu'on vient faire une évaluation de la conformité, en fait, on vient valider si les sites qui ont été identifiés, sur la base de plein de critères, sont conformes aux objectifs poursuivis par le gouvernement sur les enjeux de sécurité routière.

**M. Toupin (Laurent) :** Bien, en fait, quand on parle d'un respect de la conformité, c'est un programme d'aide. Donc, un programme d'aide, il y a des modalités qui ont été déterminées par le gouvernement, et nous, on s'assure de la conformité. Bon, à savoir si un site devrait ou non être choisi, là, c'est la MRC qui choisit ça. Nous, on s'assure juste que, si, exemple, ils calculent un taux d'accidents, ils ont pris le bon calcul pour le faire, s'ils font les comparatifs ou des familles de comparables, ils ont pris les bons... les bons comparatifs, donc, les bonnes règles de l'art en termes d'identification de site. Mais, l'identification finale, c'est eux qui vont l'effectuer. On peut... Ils vont regarder les taux. Ils vont regarder les indices de gravité. Ils vont regarder les familles de comparables. Ils vont aussi tenir compte des particularités locales et des préoccupations soulevées par leurs partenaires. Nous, le ministère, à la suite de ça, on regarde la conformité par rapport, comme je le mentionnais... L'évaluation... Est-ce que la démarche qui est suivie en

termes de... en termes de diagnostic de sécurité routière est conforme aux règles de l'art? On ne vient pas porter de jugement sur l'identification de leurs sites. C'est eux qui ont le dernier mot. C'est eux qui identifient les sites.

**M. Grandmont :** Est-ce que le ministère des Transports... ou est-ce qu'à votre connaissance c'est déjà arrivé que le ministère refuse la désignation d'un des 15 sites choisis par la ville, identifiés par la ville ou par une MRC?

**M. Toupin (Laurent) :** Les seuls cas que je connaisse, moi, c'est des situations où le site ne respectait pas les critères, exemple, pour... C'est un programme d'aide pour les MRC, mais il y avait une intersection qui était gérée par le ministère des Transports du Québec. Donc, dans le cadre de ce site-là, le ministère des Transports du Québec ne finance pas les interventions sur notre propre réseau par l'entremise d'un programme d'aide. On intervient sur notre réseau. On a des... C'est ça. Donc, on intervient d'une autre façon sur notre propre réseau. Donc, les seules situations que je connaisse par rapport au fait qu'on a retiré un site, c'est vraiment ça. Puis ça, c'est juste... on s'est entendus. Il n'y a pas... il n'y a pas eu de frictions.

**M. Grandmont :** C'est une question de juridiction dans ce cas-là, là, en fait, là.

**M. Toupin (Laurent) :** Oui, exactement, oui.

**M. Grandmont :** C'est ça. Puis est-ce que ça pourrait arriver... Je veux dire, les critères existent. Donc, est-ce que le ministère pourrait, si une municipalité vous donnait... Évidemment, on ne pense pas que ça va arriver, là, parce que leur travail... les municipalités font leur travail de façon consciencieuse, mais, si on vous proposait une intersection ou un tronçon de rue sur le réseau municipal, mais que c'est... c'est complètement loufoque aux yeux du ministère, on ne financerait pas.

**M. Toupin (Laurent) :** Si c'est complètement... Bien, je ne saurais pas vous dire, à mon niveau décisionnel à moi, mais je vous dirais que, s'il y a des particularités qui sont soulevées par les partenaires municipaux... Puis on s'entend qu'il y a des discussions puis, autour de la table, oui, il y a des experts du ministère qui sont là, mais les partenaires municipaux ont leur expertise propre, puis, si, eux décident que le site devrait être présent, ça répond aux critères, puis ça fait du sens, on va l'accepter.

**M. Grandmont :** D'accord. Parfait. Moi, dans le fond, après ça, ce que j'aimerais savoir, c'est, pour l'identification des sites à l'intérieur du Programme d'aide à la voirie locale, pour l'élaboration des plans de sécurité, si les critères qui sont utilisés sont différents de ceux qui sont utilisés pour la désignation du site pour l'installation d'un ACA. Est-ce que c'est les mêmes critères ou si c'est des critères différents?

**M. Toupin (Laurent) :** Je vais me permettre de répondre, parce qu'au niveau...

**Mme Guilbault :** Bien, juste peut-être une précision. Excusez-moi. D'emblée, c'est que les critères vont être à déterminer dans le règlement pour la désignation de site, tel que mentionné au trois... quatrième paragraphe, troisième alinéa, je ne le sais pas trop, là. Je ne suis pas bonne dans ce jargon-là. Mais, en tout cas, «une telle désignation est effectuée selon les critères déterminés par règlement du gouvernement». Donc, ils n'existent pas forcément actuellement, mais on va s'inspirer de ce qu'on avait fait dans le projet pilote. Mais ils n'existent pas encore formellement. Je voulais juste le dire.

**M. Grandmont :** Donc, ça, ça va être fait par règlement. Ça va être... ça va être...

**Mme Guilbault :** Oui. C'est ça qui est écrit ici, à l'article qu'on est en train d'étudier.

**M. Grandmont :** Mais donc c'est... Les critères vont... ils vont être mis par règlement.

**Mme Guilbault :** Pour les choix de site pour les ACA. Mais là, les critères du programme pour le PAVL, monsieur, probablement, pourrait nous les dire. C'est un programme qui existe déjà.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça, il existe déjà. Bien là, moi, ce qui m'intéresse de savoir, c'est : Est-ce que c'est les mêmes critères? Parce que, si c'est les mêmes critères, je veux dire, arrêtons... faisons sauver du temps aux municipalités. Si c'est les mêmes critères, bien, ça veut dire que... À partir du moment où un site est reconnu à l'intérieur... un des 15 sites, là, qui fait partie du plan de sécurité à l'intérieur du PAVL est accepté par le ministère des Transports, puis, de l'autre côté, si c'est les mêmes critères qui sont retenus pour identifier les sites désignés pour recevoir des ACA, faisons sauver du temps puis allons de l'avant avec l'amendement qui est proposé par l'Union des municipalités du Québec, si c'est ça, là.

Évidemment, s'il y a des grosses différences au niveau des critères qui sont utilisés entre les deux programmes, bien là, peut-être que ça vaut la peine d'avoir quelque chose qui est, effectivement, deux... deux choses séparées, mais je vois mal comment on pourrait avoir deux objets qui ont pour objectif l'amélioration de la sécurité routière avec des critères qui sont différents. Il me semble que ça ne fonctionne pas, là.

Puis là Mme la ministre me dit : Bien, ça va venir plus tard par règlement. Ça, ça veut dire que... Si ça vient plus tard par règlement, ça veut dire qu'on ne peut pas traiter de l'amendement que je propose parce que ça va être traité plus tard dans un amendement. Ça ne marche pas non plus, là. C'est pour ça que j'essaie de savoir est-ce que c'est les mêmes critères qui sont utilisés dans les deux.

**Mme Guilbault :** En fait, oui, ça marche. Mais monsieur, ici... monsieur, ici, pourrait donner des éléments d'information, si on est d'accord.

**M. Grandmont :** Oui, oui, tout à fait.

**M. Toupin (Laurent) :** Parfait. Donc, je vais continuer. Pas besoin de me représenter, je ne pense pas.

**M. Grandmont :** Non.

**M. Toupin (Laurent) :** Puis, en plus, on se connaît. On s'est déjà rencontrés dans le cadre de différents comités. Moi, je m'en souviens peut-être un peu moins que vous, mais c'est tout à fait normal aussi.

**M. Grandmont :** Non, non, c'est réciproque, c'est réciproque.

**M. Toupin (Laurent) :** Parfait. Excellente nouvelle. Je vous remercie beaucoup.

**M. Grandmont :** C'est juste qu'il faut que je vous vouvoie ici, là. Je n'ai pas le choix, là, c'est la norme.

**M. Toupin (Laurent) :** Ah! bien non. Non, je comprends ça. Moi aussi, monsieur. Excusez, je ne voulais pas faire de blague.

Par rapport aux critères, je vous dirais que, dans le cadre de... Un appareil de contrôle automatisé, c'est une des solutions qui existent. C'est une mesure coercitive. Mais, dans le cadre du plan de sécurité routière, on vient identifier différents types de solutions. Ça peut être des solutions au niveau de... Bien, c'est souvent des interventions au niveau de l'aménagement. On parle de solutions court, moyen, long terme, parce qu'on s'entend, au niveau du financement de ces interventions-là, il faut considérer les coûts associés à ça. Donc, c'est pour ça qu'on présente différents types de solutions. Et ça va... Les solutions qu'on va proposer vont vraiment dépendre des caractéristiques du site en tant que tel. Il va y avoir des visites terrain. Il y a des experts. Quand on dit que les MRC font affaire avec des mandataires, ils vont faire affaire avec des firmes de génie-conseil, ils vont faire affaire avec des géographes, des ingénieurs en sécurité routière, des gens formés qui vont identifier différents types de solutions. Et les solutions qu'on préconise là-dedans, c'est vraiment des interventions au niveau de l'aménagement en tant que tel.

• (14 h 30) •

Donc, quand on parle des caractéristiques puis des critères qu'on va sélectionner par règlement pour venir soit implanter un appareil de contrôle automatisé, il va y avoir des similitudes, mais c'est sûr et certain que ça ne va pas être 100 % les mêmes conditions qui vont déterminer, parce qu'au niveau du plan de sécurité on peut venir intervenir vraiment au niveau des aménagements. Donc, si on identifie un site puis on se rend compte que le temps de traversée ou la distance de traversée est trop grande, on pourra venir intervenir au niveau des avancées de trottoir, au niveau d'une conception qui permet de réduire la distance de traversée pour l'utilisateur vulnérable qui traverse, là. Mais il y a certaines problématiques qui vont... qui vont générer... ou qui vont être identifiées que le correctif nécessaire va être des aménagements. D'autres types de solutions, dans d'autres situations qui ne sont pas identifiées dans le cadre d'un plan de sécurité, nécessiteraient, exemple, un appareil de contrôle automatisé. Donc...

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça, donc, une variété de solutions, dans le fond, selon... adaptées au contexte de chacun de ces 15 sites là à l'intérieur de la municipalité qui a un plan de sécurité routière, dans le fond. Mais donc, dans ces 15 sites là, il peut y avoir des sites sur lesquels le choix qui est fait, c'est d'installer un appareil de contrôle automatisé.

**M. Toupin (Laurent) :** Je vous dirais qu'en fonction des modalités actuellement... Je vous dirais... Puis c'est vraiment à la pièce. Donc, je ne pourrais pas me pencher pour dire que, oui, dans certaines situations, parce ça peut fonctionner, dans d'autres, non, mais il va y avoir des similitudes. Ça, c'est sûr et certain.

**M. Grandmont :** ...est-ce que vous recevez, des fois, des demandes? Bien, ça, ça existe déjà, là. C'est déjà déployé, ces plans de sécurité routière là. Ça existe.

**M. Toupin (Laurent) :** Oui, il y a des plans de sécurité.

**M. Grandmont :** Donc, il y en a. Il y en a combien, d'ailleurs, au Québec?

**M. Toupin (Laurent) :** Des MRC ou des plans de sécurité qui ont été mis en place?

**M. Grandmont :** Des... Bien, peut-être les deux informations. C'est quand même intéressant, là.

**M. Toupin (Laurent) :** Des MRC, là, comme ça, à brûle-pourpoint, je ne saurais pas...

**M. Grandmont :** À peu près, un ordre de grandeur, là.

**M. Toupin (Laurent) :** Une centaine?

**Des voix :** ...

**M. Toupin (Laurent) :** ...on mentionne, autour de moi, environ...

**M. Grandmont :** 104 municipalités.

**M. Toupin (Laurent) :** MRC.

**M. Grandmont :** 104 MRC.

**M. Toupin (Laurent) :** MRC, oui. Des municipalités, je pense, au dernier comptage, il y en aurait à peu près 1 108, là.

**M. Grandmont :** 1 108.

**M. Toupin (Laurent) :** Puis, pour... au niveau du nombre de plans de sécurité, mon Dieu, financés par le ministère des Transports depuis les dernières années, je ne saurais pas non plus vous dire, mais, cette information-là, j'ai la quasi-certitude qu'on l'a à l'interne, ça fait qu'on pourrait vous la donner, si vous le souhaitez.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Puis...

**M. Toupin (Laurent) :** Mais, encore là, ce n'est pas... ce n'est pas à mon niveau décisionnel.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, actuellement, il y a... il y a de ces sites-là, à l'intérieur de plans de sécurité routière financés via le PAVL, qui sont... qui sont des sites sur lesquels on a dit : On va mettre un appareil de contrôle ou de sensibilisation à la vitesse, là, parce que, bon, il n'y a pas encore la disponibilité, là. Évidemment, on travaille là-dessus pour qu'on augmente le nombre. Donc, c'est sûr qu'il n'y a pas beaucoup de radars photo qui sont disposés, là, dans les municipalités. Donc, on voit souvent des radars indicatifs qui vont nous inciter à réduire la vitesse ou, en tout cas, nous indiquer la vitesse qu'on... qui est pratiquée. Mais donc ce genre d'appareil là, là, qui donne au minimum la vitesse, ça fait partie de l'arsenal qui est déployé sur les 15 sites, et donc après ça sur tous les sites qui sont désignés, là, à l'intérieur de plans de sécurité au PAVL.

**M. Toupin (Laurent) :** Là, pour bien comprendre, vous parlez, exactement, de radars pédagogiques.

**M. Grandmont :** Bien, les deux, c'est-à-dire que... c'est-à-dire que, pour l'instant... Moi, je dirais : Tout appareil qui peuvent être... qui peut être pédagogique, mais c'est parce qu'on a peu de radars. Donc, c'est dur. Je ne pourrais pas dire... Je ne pourrais pas vous demander : Est-ce que... combien de sites, parmi l'ensemble de ce que vous... de ce que vous nommez, tu sais, reçoivent ou utilisent des photoradars, des ACA?, puisque ce n'est pas comme ça que c'est fait actuellement. Ça va arriver après la sanction de la loi, évidemment, là, puis après l'achat, évidemment, parce que la sanction ne fait pas apparaître magiquement des radars photo.

Mais, oui, des radars, bien, pédagogiques, par exemple, tu sais, est-ce qu'il y en a plusieurs, de ces sites-là, ou est-ce qu'il y en a une certaine quantité où c'est... on a utilisé, justement, ce type d'appareil là pour être capables de sensibiliser les gens parce qu'on se rend compte que finalement c'est peut-être la mesure la plus adéquate, pour différentes raisons, peut-être à cause que la configuration de la rue, de la route impose qu'on... que c'est difficile de faire des avancées de trottoir, par exemple, ou de faire des aménagements de tel ordre ou de tel ordre, et donc que c'est peut-être le meilleur outil ou que c'est le meilleur outil aussi à court terme? Quand on regarde la chronologie, l'évolution des mesures qui peuvent être mises en place, bien, ça va être la première étape qu'on va mettre en place, puis après ça, bien, on... quand on aura ramassé des sous pour être capables... tu sais, prochain budget, bien, on financera quelque chose en dur, là. Mais est-ce qu'il y a... est-ce qu'il y a beaucoup de sites, en termes de proportion, où, justement, là, cette... ces radars photographiques, disons, pédagogiques sont utilisés?

**M. Toupin (Laurent) :** Là, je vais essayer de ne pas mélanger. On parle ici de radars photo, mais il y a la notion aussi qui existe, comme outil de sensibilisation, des radars pédagogiques. C'est deux choses complètement distinctes.

Un radar pédagogique va indiquer la vitesse pratiquée par l'automobiliste. Et ils sont encadrés par notre tome V depuis l'année passée. Ça fait des... Ça fait partie d'une série de mesures que les municipalités peuvent implanter sur leurs réseaux à eux et aussi sur le réseau routier supérieur dans le grand dossier de la gestion de la vitesse sur le réseau routier du ministère. Si on parle de radars pédagogiques dans le cadre du PAVL, dans le cadre du plan de sécurité, dans certaines situations, un radar pédagogique, donc, un radar pédagogique peut être une des solutions qui est identifiée.

Dans le cas des radars photo, les critères qu'on mentionne là, comme on le mentionnait tout à l'heure, ça fait déjà partie du processus qu'un plan de sécurité ou un diagnostic, une analyse approfondie de site soit un des intrants considérés pour justifier l'implantation à un site précis d'un radar photo. Mais...

**M. Grandmont :** Donc, est-ce que les critères sont plus élevés pour mettre en place un radar photo que pour mettre un radar pédagogique ou si c'est les mêmes critères qui sont utilisés?

**M. Toupin (Laurent) :** Ce n'est pas les... Vous parlez d'un radar photo ou d'un radar pédagogique?

**M. Grandmont :** Je veux... je veux connaître la distinction au niveau des critères qui sont utilisés pour implanter soit l'un soit l'autre.

**M. Toupin (Laurent) :** Je ne connais pas par coeur les... Bien, comme on le mentionne, pour les radars photo, les critères vont être identifiés, mais les radars pédagogiques... C'est deux entités complètement distinctes. Les radars pédagogiques sont encadrés dans le tome V. Il n'y a aucune... Un individu, il ne peut recevoir aucun constat d'infraction. C'est un outil de sensibilisation. Les municipalités y ont accès. On en implante sur notre réseau à nous. Ils sont encadrés dans nos normes. Au niveau de la façon de présenter la donnée, il y a de nombreuses études qui sont réalisées sur l'efficacité à court ou moyen terme de ces appareils de... pour sensibiliser, pardonnez-moi, l'automobiliste. Mais, au niveau des critères d'implantation, les municipalités peuvent en implanter. On vient encadrer un peu les environnements. On en parle au niveau des zones de transition, on en parle au niveau des zones scolaires, les endroits où qu'on s'attend que l'automobiliste adapte sa conduite en fonction de l'environnement. Ça... ça, c'est au niveau des radars pédagogiques.

Les radars photo, c'est autre chose. Et, oui, les radars... les radars photo, il va y avoir des critères qui vont être identifiés dans un règlement. C'est drôlement plus, à mes yeux... je vais appeler le terme «complexe». Donc, ça va être identifié dans un règlement où on s'accorde une certaine flexibilité.

Mais le plan de sécurité, c'est de ça qu'on... qu'on parlait depuis tantôt, le plan de sécurité en tant que tel est un intrant qui peut être considéré, parce qu'il y a un diagnostic, il y a une analyse approfondie d'un site. On ne peut pas simplement dire : À cause qu'il y a une situation qu'on juge problématique. Il faut quand même faire une analyse approfondie pour voir les différents types de solutions pour chaque site, chaque problématique. Il y a différents types de solutions qui peuvent être implantées, soit des radars pédagogiques, ou des radars photo, ou des aménagements, ou renforcer la signalisation.

**M. Grandmont :** Est-ce qu'on peut dire, même si on ne connaît pas encore les critères qui vont être utilisés pour l'implantation d'un radar photo... Est-ce que... est-ce que vous diriez, dans le fond, que les critères vont être plus... plus sévères pour l'implantation d'un radar photo que pour un radar... que pour un radar pédagogique? Dans le fond, est-ce qu'on installe plus facilement un radar pédagogique, pour toutes sortes de raisons, là, qui sont bonnes, évidemment, là, mais est-ce que, dans le fond, les critères vont être plus sévères, plus difficiles à atteindre pour l'implantation d'un radar photo?

**M. Toupin (Laurent) :** Bien, je vais faire un parallèle, là. Durant les présentations, il y a différents partenaires qui sont venus présenter. On a parlé... Vous-même, je pense, vous avez fait la situation des différents E de la sécurité routière. Il y a deux parallèles à faire. Le radar pédagogique est le E de l'éducation. Donc, on vient éduquer, on vient sensibiliser. Puis le E de radar photo, c'était le E de «enforcement», pardonnez-moi l'anglicisme. C'est comme une mesure coercitive. Donc, c'est sûr et certain qu'il faut être... il faut avoir des critères plus... plus serrés puis regarder l'ensemble aussi de la flotte d'appareils qu'on a. On vise un nombre d'appareils à terme. Il faut avoir un regard global sur notre capacité gouvernementale à différents niveaux versus un radar pédagogique, qui est une mesure de sensibilisation qui a une efficacité à différents niveaux sur différentes périodes. Donc, ça ne va pas être les mêmes critères.

**M. Grandmont :** Parfait. Je vous remercie.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement de M. le député de Taschereau?

**M. Grandmont :** ...les... Je le remercie, en fait, là, M. l'expert, là, qui nous a... qui est venu nous parler, en fait, là, nous clarifier, en fait, là, comment ça se passe au niveau, là, des plans de sécurité financés par le PAVL. N'empêche, moi, je pense qu'à l'intérieur de secteurs sur lesquels... Puis c'est ce que je vais rechercher le plus possible, c'est s'assurer qu'on n'alourdisse pas le fardeau pour les municipalités. C'est mon souhait le plus grand. Il y a déjà une collaboration que Mme la ministre aussi, là, a évidemment aussi, là, acquiescé, là, par rapport à ça. Il me semble tout à fait logique, suivant l'expertise des municipalités, suivant le principe de subsidiarité, je l'ai dit comme il faut cette fois-ci, et le fait, donc, de ne pas alourdir, qui est... qui est l'autre principe aussi, là...

Comme je vous dis, il y a deux principes : il y a ce premier-là puis il y a le principe qui est... qui est explicite, en fait, dans l'entente de réciprocité entre le gouvernement du Québec et les municipalités, dans le fait d'alléger le fardeau administratif des municipalités. Je pense que c'est un... C'est une chose qu'on souhaite tous, mais qui, malheureusement, prend du temps. Moi, j'ai l'impression qu'on va à contre-courant.

On est en train de développer des plans de sécurité routière financés par le ministère des Transports à travers le PAVL, le Programme d'aide à la voirie locale. Donc, il y a déjà une collaboration qui se fait là. Il me semble qu'on devrait pouvoir laisser aux municipalités, à travers un encadrement, peut-être, à travers le déploiement, justement, de ces plans de sécurité routière là... mais donner une latitude aux municipalités de pouvoir désigner eux-mêmes les sites à l'intérieur de ces secteurs-là ou à travers ces différents sites là qui sont identifiés.

• (14 h 40) •

Moi, je pense qu'on... qu'on gagnerait en efficacité. On allégerait le travail des élus et des fonctionnaires municipaux. On cherche tous un peu plus d'efficacité. On cherche à désengorger les municipalités, qui sont prises dans une reddition de comptes qui est immense et qui a beaucoup augmenté dans les dernières années, au cours des dernières décennies. Je pense que ce serait vraiment les aider. Puis, en même temps, on atteindrait l'objectif aussi d'améliorer le bilan routier. Donc, on pourrait faire d'une pierre deux coups, M. le Président, en acceptant l'amendement que je propose et qui nous avait été suggéré, là, par l'Union des municipalités du Québec. Donc, voilà.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Mme la députée de Mont-Royal.

**Mme Setlakwe :** ...répondre, puis ça va m'intéresser parce que...

**Le Président (M. Jacques) :** Oui, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...pour un élément de... pour éclairer mon collègue aussi, parce que c'est... Nous aussi, on a le souci d'alléger. Et il faut savoir que, dans la procédure qu'on prévoit dans le projet de loi, ça va être quand même sensiblement différent de ce qui se fait actuellement pour les choix des sites puis les photoradars, et tout ça. Donc, ça va déjà être quand même allégé par rapport à ce qui se fait actuellement. Et là j'ai ma collègue ici qui s'en occupe qui pourrait venir nous parler des différences, mais il y a... il y a déjà eu un souci d'alléger dans le projet pilote versus le projet de loi.

**M. Grandmont :** ...nous éclairer là-dessus?

**Le Président (M. Jacques) :** Oui. Bonjour. Vous allez... Veuillez encore vous présenter et donner votre titre, s'il vous plaît.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Amélie Morin-Verville, conseillère aux radars photo au ministère des Transports.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** En fait, oui, on a... on souhaite aussi alléger la tâche des municipalités dans la désignation des sites. Il y a... La désignation des sites, l'arrêté ministériel exigeait un travail assez important, assez lourd autant pour nous que pour... que pour les municipalités. Il y avait... Dans les arrêtés ministériels, là, on identifie spécifiquement, en géomatique, l'endroit spécifique avec des données pratiquement... des coordonnées géographiques.

Donc, l'objectif de ne plus requérir aux arrêtés ministériels, ça va alléger le fardeau de désigner les sites et ça va permettre aussi d'être plus flexible. Donc, les municipalités qui ont des besoins, notamment, pour retirer un site, modifier un site, on va pouvoir le faire beaucoup plus facilement que dans ce processus-là. C'était une demande qui avait été faite par nos partenaires municipaux, dans le cadre du PPCM, de ne plus requérir à ces arrêtés ministériels là parce que c'était trop lourd. Donc, on se donne cette flexibilité-là.

Par contre, la désignation implique aussi... Il y a des éléments de preuve qui sont associés à la désignation des sites pour dire : Bien, il y a eu un constat d'infraction qui a été... qui a été identifié à cet endroit-là. L'arrêté ministériel était un moyen de permettre de prouver, là, en fait, qu'il y avait de la... que la surveillance pouvait être faite à cet endroit-là. Le fait de désigner les sites, de les identifier sur le site Internet du ministère, de consigner électroniquement la publication sur le... par le ministère, ça allège le fardeau de cette preuve-là pour les municipalités. Donc, on vient quand même les soutenir là-dedans. C'est quand même avantageux aussi pour eux qu'on centralise ça de notre côté, là.

**M. Grandmont :** Vous me faites penser à quelque chose. On m'avait dit, là, ce matin, que les radars photo... en fait, que les sites des radars photo vont se retrouver sur une carte du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Quel genre d'information on a? Est-ce que c'est vraiment juste une carte avec des punaises ou si c'est... on est capables d'avoir l'information, soit en cliquant sur le site... Puis est-ce que ça donne les coordonnées du site? Est-ce qu'il y a des données ouvertes sur le site de Données ouvertes Québec, par exemple, là, qui, dans le fond, répertorient... répertorient, oui, tous les sites désignés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable?

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui. Données ouvertes, je ne saurais pas vous répondre, là. Je...

**M. Grandmont :** C'est quoi, le niveau des... Je cherche à savoir le niveau de détail, là, qui est donné, là.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui, bien, au niveau du détail, on a déjà... sur la carte Québec 511, il y a un filtre où est-ce qu'on peut voir les appareils photo actuellement. Il y a des données, il y a des définitions, il y a des descriptions des sites, et on le... on l'identifie spécifiquement. Donc, notre volonté, en fait, c'est de poursuivre un peu dans ce sens-là, de donner cette information-là telle qu'elle est présentée un peu actuellement. Il y a certaines données aussi, là, qu'on identifie par rapport à ce site-là, mais c'est... l'objectif, c'est vraiment que la personne puisse se retrouver facilement, là. Donc...

**M. Grandmont :** ...dans le fond, je vais être un peu plus précis. Est-ce que c'est possible, pour un particulier ou une entreprise, d'aller chercher l'ensemble des données qui répertorient les différents sites puis de les rendre disponibles sur une autre plateforme que le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable?

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** C'est une excellente question. Malheureusement, je ne saurais répondre. Je ne sais pas comment ça fonctionne, les données ouvertes. On peut vous revenir, là.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** Oui, effectivement, c'est ça. Donc, vous allez pouvoir nous revenir avec la réponse éventuellement.

**Mme Guilbault :** ...dépasse largement mes compétences, là, mais on va vérifier.

**M. Grandmont :** L'important, c'est d'être bien entouré. Ça, je pense que...

**Mme Guilbault :** Exactement. Moi, je ne suis pas dans l'informatique.

**M. Grandmont :** C'est ça. C'est le secret. C'est la bonne affaire à faire. Excellent. Je pense que je n'ai pas d'autre question pour...

**Le Président (M. Jacques) :** Merci beaucoup.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Exactement. Mme la députée de Montréal-Outremont... Mont-Royal—Outremont.

**Mme Setlakwe :** ...merci, M. le Président. Puis, à mon collègue, je ne voulais pas briser le rythme, là. Je ne sais pas si vous avez terminé, mais mon commentaire... puis je peux le faire, puis ensuite vous prenez la parole, mais c'est en lien avec votre proposition d'amendement.

Moi, j'aurais une question à la ministre, M. le Président. Sur le principe, je suis d'accord avec mon collègue, là, qu'il faut rassurer les municipalités, puis vous l'avez fait, là, mais j'ai une question spécifique. Il faut rassurer les municipalités qu'ils ont une voix au chapitre, là. Puis ce que j'entends de la ministre, c'est que, dans les faits, déjà, c'est un processus collaboratif de détermination des sites.

Donc, ma question est la suivante. La proposition du collègue de Taschereau avait son sens, là. Moi, je pense qu'on pourrait le traiter différemment. Vous me direz si vous pensez que c'est nécessaire. Quand on dit que la désignation est effectuée, bon, selon les critères déterminés par règlement du gouvernement, c'est court, c'est bref, mais là on entend que, derrière ça, il y a toute une pratique qui est mise en place, de collaboration. Ma question, c'est : Est-ce... comment on peut enchâsser cette collaboration? Comment on peut rassurer les municipalités que les critères sont déterminés de façon commune, tu sais, que ce sont des critères communs, donc, que la municipalité a sa voix? Est-ce qu'on peut enchâsser cette collaboration-là?

Sinon, honnêtement, nous, on... Il faut toujours aussi regarder un texte de loi en se disant : Bien, il faut que ça évolue dans le temps, puis, plus tard, bien, il y a d'autres personnes qui sont en place, puis c'est trop facile de changer les pratiques. Si c'est le cas actuellement que les municipalités ont voix au chapitre, qu'il y a une... que ça se fait de façon collaborative, pourquoi ne pas le... ne pas le dire spécifiquement, peut-être pas par, tu sais... Mais je pense que c'est ce à quoi on tente de répondre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, en fait, la volonté, c'est de le faire par règlement. Puis, comme je l'ai dit tout à l'heure, les règlements, de toute façon, les projets de règlement, ils sont ouverts aux commentaires. Puis, en général, quand on fait un projet de règlement... Puis mes collègues d'en face ont... en tout cas, l'opposition officielle a déjà été au gouvernement, ont fait une foule de règlements, et rarement on va faire un règlement qui ne sera pas minimalement attaché, là, comme on dit, ou qui ne fera pas... où on n'aura pas un certain consensus avec les clientèles ou les partenaires de ce règlement-là.

Donc, tu sais, nous, si on fait... si on faisait un projet de règlement où on ne faisait aucune place aux municipalités, les municipalités ne seraient pas du tout consultées... De toute façon, le processus réglementaire prévoit déjà une voix au chapitre, dans le sens où eux pourraient déposer des commentaires. Puis ça tombe sous le sens que... Dans le choix de la localisation, sur des chemins publics qui seraient sur le réseau municipal, et non pas la partie des appareils qui vont

rester sur le réseau supérieur, mais pour la partie municipale, ça tombe sous le sens qu'on va consulter les municipalités. Alors, avant la...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...oui, non, mais ça... bien, dans l'élaboration du règlement, mais après ça, ultimement, dans le... la détermination des critères, puis après ça, bien, dans la vraie vie, au quotidien, là, quand ils vont nous déposer des demandes avec les documents à l'appui.

**Mme Setlakwe :** Non, je vous entends, mais il n'en demeure pas moins qu'eux déplorent le fait que la désignation par la ministre soit l'option retenue pour le... Évidemment qu'on parle du réseau routier municipal, là, ici. Donc, je pose la question : Vous ne jugez pas approprié d'indiquer... Parce que, là, on est dans une loi, puis c'est dans la loi qu'on doit prévoir les obligations et... oui, puis là il n'y a pas d'obligation, dans le fond, du gouvernement de consulter les villes pour ce qui est de leur... L'obligation n'est pas là. C'est déterminé par règlement. Donc, c'est dans le règlement qu'on va déterminer la façon de faire. Vous dites : Dans les faits, on le fait en collaboration avec les villes, mais où est-ce que le gouvernement est tenu de collaborer avec les villes et de ne pas imposer son choix aux villes?

• (14 h 50) •

**Mme Guilbault :** Bien, comme je disais, ça tombe sous le sens. Quand un règlement concerne... Si, par exemple, on fait un règlement sur... Bien, j'allais dire «sur la sécurité routière», mais, je ne sais pas, prenons... prenons un autre exemple. Si, par exemple, on faisait un règlement sur, je ne sais pas, moi, l'affichage... l'affichage publicitaire pour la vente de légumes au Québec, bon, bien, c'est sûr qu'on consulterait les producteurs, ou, tu sais, les distributeurs, ou les gens qui travaillent dans ce milieu-là, tu sais. Il faut... il faut que nos projets de règlement puis notre réglementation soient en phase avec les clientèles ou les publics cibles de ces règlements-là. Ça vaut pour tous les types de règlements.

**Mme Setlakwe :** Donc, vous répondez aux municipalités qu'elles n'ont pas à s'inquiéter, là, de... quant au choix du libellé puis la... comme, la façon dont la désignation va se faire. Dans les faits, vous allez le faire en collaboration avec les villes.

**Mme Guilbault :** Tout à fait.

**Mme Setlakwe :** Moi, ça va pour l'instant. Je pense que mon collègue de Taschereau n'avait pas... n'avait pas terminé, mais j'ai d'autres commentaires, moi, sur 519.80.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci. M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Je vais poursuivre un peu sur ce que ma collègue de Mont-Royal—Outremont... — Mont-Royal—Outremont, c'est ça? — ...

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** ...c'est ça, Mont-Royal—Outremont, disait, en fait, là. Moi, je comprends que la ministre «détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité». Donc, une municipalité veut identifier un site... Puis là, en fait, aussi, là, ce n'est pas... Ce libellé-là dit que, dans le fond, une municipalité va pouvoir demander la désignation d'un chemin public pour l'implantation d'un ACA. C'est ce que ça dit, «d'un chemin public». Ce n'est pas la... ce n'est pas la désignation d'un site. On parle vraiment d'un chemin public.

Bien, c'est... Pourquoi il y a une distinction entre... On parle... Depuis tantôt, là, on a bien compris, là, c'est des... c'est une notion de site d'implantation, dans le fond, là. Est-ce que, dans le fond, un chemin public serait entièrement identifié comme potentiellement receveur d'un ACA... ou, même, on pourrait revenir aux boîtiers, là, dont on parlait... on parlait tantôt, là? Je veux juste comprendre la mécanique. Il faut que ce soit clair, là, pour que les gens... pour que les municipalités aient la bonne... fassent la bonne demande aussi, là.

**Mme Guilbault :** ...c'est parce qu'on fonctionne avec les notions qui sont au CSR. Et le site, dans le fond, c'est... c'est l'endroit ou la localisation où on va installer l'appareil en soi, mais ce site-là doit se trouver sur une entité définie ou incarnée physiquement qui, dans le CSR, est le chemin public, comme je vous l'ai référé à l'article 4.

**M. Grandmont :** ...les municipalités vont faire une demande de désignation de site, parce que c'est ce qu'ils vont demander, ils vont devoir faire une demande de désignation de chemin public. Est-ce que c'est deux demandes séparées, chemin public puis désignation de site, ou c'est... les deux, c'est la même chose, en fait?

**Mme Guilbault :** Non, bien là, j'imagine qu'ils vont demander... Par exemple, j'imagine boulevard Charest ou... Peut-être, ma collègue ici peut vous dire des exemples de demandes.

**M. Grandmont :** On utilise comme deux termes différents, j'ai l'impression, là. Il y en a un qui est plus... qui réfère davantage au règlement, là, qui va parler des sites, en tout cas, à moins que j'aie mal compris, mais peut-

être nous éclairer là-dessus, là. Il y a des sites, on parle beaucoup de ça depuis tantôt, qui vont accueillir... où on va... on va mettre, on va implanter le boîtier, dans lequel il pourrait ou pas y avoir un ACA. Puis là, dans la loi, on dit... dans le projet de loi, en fait, on dit que «le ministre détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité». Juste comprendre comme il faut, là, comment ça s'inscrit dans tout le processus, là, la notion de site et de chemin public. C'est deux choses différentes. Je voudrais juste avoir des éclaircissements là-dessus.

**Le Président (M. Jacques) :** Mme Morin-Verville.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Bien, en fait, un appareil va... Effectivement, on parle d'un site de surveillance, donc, un endroit où est-ce que l'appareil est installé, mais il faut que ce site-là surveille un chemin public. Donc, c'est un peu ça qu'on... Là, on va... On désigne le chemin public à un endroit précis, donc ça devient un site de surveillance, dans notre... dans notre vocabulaire, oui.

**M. Grandmont :** Dans le jargon. Parfait. OK. Donc, dans le fond, c'est un peu la même chose.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. Puis, donc, à partir du moment où, là, une municipalité... Puis là on va... Dans le règlement qui va venir éventuellement, on va venir déterminer les critères qui vont faire qu'un site qui surveille... dans le fond, qui sert à surveiller un chemin public ou une portion de chemin public est qualifié comme recevable.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui.

**M. Grandmont :** Donc, c'est ça, les critères vont être dans le règlement plus tard.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui, c'est ça, exactement.

**M. Grandmont :** C'est ça. Parfait. Excellent. Ça répond à ma question pour l'instant. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée.

**M. Grandmont :** Non. Moi, pour l'instant, ça va. Merci.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Sur l'amendement, en fait.

**Mme Setlakwe :** Non. Sur l'amendement, non.

**M. Grandmont :** ...sur l'amendement, là. Effectivement, là, je comprends, là, les réponses qui nous ont été données. Je comprends aussi la volonté qu'il y a, là, d'aller vers une certaine... une certaine forme d'allègement. Puis d'ailleurs le... Je me permets de le souligner aussi parce que je ne l'ai pas mentionné tantôt, mais l'UMQ soulignait, là, qu'effectivement, là, de passer, comme nous l'a dit Mme l'experte en arrière... que le fait de passer de l'arrêté ministériel, qui était décrié par tout le monde, à un processus un peu plus léger, déjà, c'est une avancée. On le souligne et on le salue. Malgré tout, moi, je pense que, dans le contexte où on travaille sur des plans de sécurité routière financés à même le PAVL du ministère des Transports et de la Mobilité durable... Je pense que l'amendement que je propose est raisonnable, permettrait, encore une fois, d'aller encore plus loin dans l'allègement qui est en partie obtenu. Ce que l'UMQ proposait, c'est d'aller encore plus loin. Ils sont les meilleurs pour connaître leurs terrains. Ils sont les meilleurs pour...

Puis, de toute façon, à l'intérieur de cette... de ce plan de sécurité routière là, je suis persuadé qu'il y aurait... Parce qu'on va changer les critères aussi de ce plan de sécurité routière là. Actuellement, là, puis on l'a bien entendu tantôt par les interventions qui ont été faites, il y a un arsenal de moyens qui sont... qui sont offerts ou qui sont disponibles pour les municipalités pour améliorer la sécurité routière, le bilan routier sur certains sites, une quinzaine de sites, là, ce qu'on a... ce qu'on a su tantôt, et là on vient de rajouter un outil de plus avec les ACA. C'est intéressant, mais moi, je suis persuadé que les ACA, faisant partie maintenant de l'arsenal des moyens qu'on pourra déployer à l'intérieur des plans de sécurité routière financés par le PAVL du MTMD, bien, permettra... sera arrimé. Ce sera les mêmes critères, c'est-à-dire que les critères qu'on utilise actuellement, bien, qui seront à écrire, à rédiger dans le règlement, bien, ils vont se retrouver aussi comme critères à l'intérieur des outils disponibles, là, pour la réalisation des plans de sécurité routière.

Donc, moi, je pense que c'est tout à fait pertinent d'adopter cet amendement-là. On est peut-être quelques semaines à l'avance ou quelques mois à l'avance, dépendamment de la vitesse à laquelle on rédigera le règlement sur les ACA, mais je pense que c'est juste vers ça que ça pointe. On va avoir une convergence des critères, parce que les outils qu'on est en train de discuter vont devenir disponibles pour les municipalités à l'intérieur de leurs plans de

sécurité routière. Donc, moi, je pense que mon amendement est tout à fait pertinent et permettrait d'alléger, encore une fois, le fardeau bureaucratique administratif des municipalités. Donc, j'incite la... j'invite la ministre à voter pour.

**Mme Guilbault :** Je vais... Bien, je vais maintenir ma position pour le reste, mais j'indique à mon collègue, là... On a trouvé un site, Données Québec, où il y avait le photoradar. Il y a un site, Données Québec.

**M. Grandmont :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. Bien, moi, je ne le savais pas. Peut-être, je serais supposée le savoir. C'est ça, radars photo, jeux de données. Les radars sont déjà sur Données Québec depuis 2021.

**M. Grandmont :** ...est-ce qu'on peut savoir si, dans le fond, les sites seront aussi sur Données Québec aussi?

**Mme Guilbault :** C'est mis à jour, donc, oui...

**M. Grandmont :** Parce que, là, c'est vraiment...

**Mme Guilbault :** ...sauf les mobiles, là. Mais les fixes, oui, ils sont... ils sont là-dessus.

**M. Grandmont :** Donc, les fixes, oui, c'est ça. Bien...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Il y a un territoire pour les mobiles. Enfin, je pense que tout le monde entend d'une oreille mon collègue ici.

**M. Grandmont :** ...toujours en double, mais c'est correct. Mais... Non, mais c'est ça. Mais ma question, quand même, demeure, c'est-à-dire que, là, pour l'instant, c'est vrai que c'est les radars fixes qui se trouvent dans le jeu de données sur Données Québec, mais là on parle de sites, hein, parce que, là, on... Je reviens à l'histoire des boîtes, là. Une municipalité pourrait avoir plusieurs sites dans lesquels un ACA pourrait se déplacer. On ouvre la boîte, on l'enlève, on le met dans l'autre après pour le faire bouger à l'intérieur d'un quartier, par exemple. On a trouvé que finalement c'était possible de le faire avec les outils qui sont dans le PL n° 48. Mais donc les sites vont être sur le jeu de données ou si on va devoir, à chaque fois qu'on déplace le radar... Là, ça rajouterait du fardeau administratif. Est-ce qu'on va devoir... Est-ce que c'est vraiment juste les radars, puis on va devoir changer, mettre à jour continuellement le site de Données Québec?

**Mme Guilbault :** Non, c'est ça. Il y a une section ici, il est écrit «informations complémentaires». Il est écrit : «Certains radars photo sont mobiles dans des limites territoriales administratives décrites. Projection...» En tout cas, il y a une série de lettres et de chiffres. Je ne sais pas ce que ça veut dire. Ce n'est même pas un hyperlien. En tout cas. Mais donc c'est ça, ça fait que... Mais, en même temps, c'est correct aussi, tu sais, ça conserve une part de surprise.

**M. Grandmont :** Oui, mais c'est ça. Mais c'est pour ça que...

**Mme Guilbault :** Ça oblige à être prudent dans les trois sites.

• (15 heures) •

**M. Grandmont :** Mais c'est pour ça, je pense, que l'avantage est double. D'une part, si c'est juste les radars, alors qu'on sait qu'ils peuvent se déplacer de site en site, si c'est juste les radars qui sont dans le jeu de données, bien là, ça veut dire qu'il faut qu'il y ait quelqu'un qui fasse la rentrée, qui fasse la mise à jour des données à chaque fois qu'on déplace un radar...

**Mme Guilbault :** Qu'il bouge. Non, non, non. Bien non, c'est ça.

**M. Grandmont :** ...alors que, si c'est les sites, bien, effectivement, tout est potentiellement un radar, puis, en même temps, on ne vient pas alourdir le travail. Il n'y a pas une personne qui est obligée d'à chaque fois...

**Mme Guilbault :** Mettre à jour.

**M. Grandmont :** ...mettre à jour la base de données. Vous comprenez que la... Alors, moi, je suis pour que toute l'information soit là-dessus, évidemment, là. Puis après ça, si c'est sur des applications, Google Maps, Waze, Plans, nommez-les, bien là, les gens, sur leurs... sur leurs... sur l'écran, en fait, quand ils roulent en voiture, bien, ça, ça veut dire qu'ils voient : OK, il y a un radar qui s'en vient, je lève le pied. Ils ne devraient pas faire ça, évidemment, ils devraient respecter le 30, ou le 40, ou le 50, ou le 70, mais, en tout cas, à tout le moins, là, ils voient qu'il y en a beaucoup plus que dans la réalité. Mais l'écran leur dit : Il y a un radar, watche-toi. C'est ça qui est intéressant.

**Mme Guilbault :** ...de données?

**M. Grandmont :** Bien, c'est ce que vous semblez me dire. En fait, vous semblez me dire que c'est, effectivement, comme... de la façon que je l'interprète, que ça va se retrouver sur Données Québec.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est que, moi, le lien entre Données Québec puis les autres sites, Waze, et tout ça, c'est juste cette dimension-là très informatique que je ne maîtrise pas, là.

**M. Grandmont :** Ah! bien, c'est parce que les compagnies vont chercher les données là où elles sont, puis le gouvernement du Québec rend disponible l'ensemble de ces données-là pour être sûr que toutes les données qui sont en données ouvertes sont utilisées par toutes sortes de monde, mais dont des entreprises privées comme celles qui déploient, là, ces... ce genre d'applications là.

**Mme Guilbault :** ...on me confirme que c'est ça, effectivement.

**M. Grandmont :** Parfait. Excellent. Moi, M. le Président, je suis prêt à voter sur mon... sur l'amendement que j'ai proposé.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait, M. le député de Taschereau. Donc, est-ce que l'amendement... est-ce que l'amendement à l'article... introduisant l'article 519.81 est adopté... Par vote nominal, Mme la présidente... Mme la secrétaire.

**La Secrétaire :** Certainement. Alors, M. Grandmont (Taschereau)?

**M. Grandmont :** Pour.

**La Secrétaire :** Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

**Mme Guilbault :** Contre.

**La Secrétaire :** Mme Bogemans (Iberville)?

**Mme Bogemans :** Contre.

**La Secrétaire :** Mme Poulet (Laporte)?

**Mme Poulet :** Contre.

**La Secrétaire :** Mme Gendron (Châteauguay)?

**Mme Gendron :** Contre.

**La Secrétaire :** M. St-Louis (Joliette)?

**M. St-Louis :** 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. Donc, l'amendement est rejeté. Nous revenons maintenant à la discussion sur l'article 12 introduisant l'article 519.81. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** On est sur 80.

**M. Grandmont :** 80 amendé... Non, non...

**Le Président (M. Jacques) :** Exactement, on est sur 80. J'avais tassé quelque chose, là. Exactement, on est sur 80. Donc, l'amendement est rejeté à 519.80, pour être très précis, et nous revenons à la discussion sur l'article 519.80. Donc, Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

**Mme Setlakwe :** ...vouloir un texte de loi qui soit évolutif et qui tienne compte des développements futurs. On a déjà parlé d'éventuellement utiliser des caméras et on a donc modifié la définition de «système de détection» pour, justement, avoir un libellé qui soit large. Est-ce que le texte à 519.80 est suffisamment large pour prévoir le système de détection... donc, la caméra intelligente, qu'on a dit, éventuellement, qui pourrait peut-être servir à... comme système de détection pour imposer des amendes à différentes infractions? On a parlé, par exemple, sur un autobus scolaire.

Je comprends que c'est encore en réflexion, on aura peut-être l'occasion d'y revenir, mais là je lis 519.80 : «Un système de détection — bon, qui inclut une caméra, qui est assez large — peut être utilisé dans les endroits suivants...» Là, on a 1°, 2°, 3°. Je comprends que 3°, c'est assez large, mais, quand on se projette dans l'avenir, possiblement, l'utilisation d'une caméra qui serait installée sur un véhicule, comme un autobus, est-ce qu'on est à l'aise que ça... que ce scénario-là est prévu, ou est-ce qu'on serait mieux de penser à modifier le texte pour peut-être prévoir, je ne sais pas, je soumetts une idée, quatrième... quatrième point, mettons, tout autre... «tout autre site ou tout autre endroit désigné par le ministre», ou même dire spécifiquement que ça... que le système de détection pourrait être sur un véhicule... un véhicule?

Tu sais, il faut penser aussi, dans l'avenir, il pourrait y avoir des radars mobiles. Là, actuellement, les systèmes dont on parle depuis tout à l'heure, bien, on comprend qu'ils sont... ils sont mobiles, mais il n'en demeure pas moins qu'ils ne sont pas installés sur des véhicules en mouvement. Ce sont des... vous avez appelé ça une infrastructure d'accueil. L'infrastructure d'accueil ne bouge pas. Alors, est-ce qu'on pense que le texte est assez... assez... nous assure une assez grande souplesse?

**Mme Guilbault :** C'est ce que... C'est ce qu'on validait ici. Peut-être qu'on peut suspendre une minute.

**Le Président (M. Jacques) :** On va suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 05)*

*(Reprise à 15 h 48)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de notre suspension, nous en étions à l'article 519.80, une discussion entre Mme la députée de Mont-Royal—Outremont et Mme la ministre. Donc, Mme la députée.

**Mme Setlakwe :** Oui, bien, je pense que, prêtez-moi l'expression, la balle est dans le camp de... peut-être de la ministre, de juste nous dire, parce qu'on était en réflexion durant quelques minutes, durant la suspension, s'ils sont prêts à proposer un libellé qui ferait en sorte qu'éventuellement les caméras qui seraient, donc, en déplacement seraient... Ou est-ce qu'on... est-ce qu'il y a un libellé à proposer pour permettre, justement, que le texte soit évolutif et que des dispositifs mobiles soient inclus dans le libellé de 519.80, sachant qu'on dit que le système de détection peut être utilisé dans les endroits suivants, 1°, 2°, 3°? C'est restrictif, possiblement.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci, M. le Président. Alors, effectivement, on est en train de vérifier, avec mes équipes, s'il y a une possibilité de faire une proposition pour atteindre l'objectif qui a été énoncé par ma collègue. Effectivement, on... Puis, à date, c'est revenu souvent, là, la volonté d'avoir de la latitude puis de pouvoir s'adapter à l'évolution, donc... Mais, comme ça va prendre un certain temps, et considérant l'heure, je crois qu'on avait une entente, là, informelle sur la possibilité de suspendre l'article, sous réserve... peut-être qu'il y aura des dernières questions avant la suspension sur l'article 12, mais peut-être de suspendre l'article 12, le temps qu'on finalise, et, à la prochaine séance, on pourra arriver avec le fruit de notre travail.

• (15 h 50) •

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 12... c'est-à-dire, là, l'article 519.80?

**Mme Setlakwe :** Bien, écoutez, la réponse nous convient, là. On va attendre. On comprend qu'il y a une réflexion et qu'il y a du travail à faire, et puis on va attendre la proposition.

J'ajouterais, oui, une question, si vous me permettez, un peu dans le même sens. On a eu, et le collègue de Taschereau l'a amené plus d'une fois, des discussions sur les mesures de sécurité dans les corridors scolaires. Là, je nous... je nous ramène à la discussion d'hier où on est allés pas mal au fond des choses, à savoir : Est-ce qu'on ne veut pas dès maintenant, dans le projet de loi, prévoir des mesures de sécurité propres aux corridors scolaires? Est-ce qu'on ne devrait pas tout de suite le définir? Puis la conclusion, finalement, c'était : Oui, ça fait partie du plan d'action, mais ce sera... c'est en réflexion, et ce sera, donc, ultérieurement qu'on arrivera avec des mesures ou que le gouvernement arrivera avec des mesures pour sécuriser les corridors scolaires.

Étant donné qu'on regarde 519.80 et qu'il est relativement limitatif, là, dans... pas relativement, qu'il est limitatif dans les endroits où on peut prévoir des systèmes de détection, ma question est la suivante : Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu aussi de modifier le libellé pour qu'éventuellement corridor scolaire soit un des endroits où il est permis d'avoir un système de détection? Là, on parle de zone scolaire, qui est un terme défini, je pense, à 2°, essentiellement un chantier, là, un chantier, et, 3°, bien, on en a parlé abondamment aussi, là, un chemin public ou une partie de chemin public. Est-ce que corridor scolaire, c'est un chemin public? C'est juste d'ajouter ça à notre réflexion finale.

**Mme Guilbault :** Oui. Dans la... dans la même lignée ou le même ordre d'idées que ce que j'avais répondu hier quand on a eu la discussion là-dessus, c'est que, d'abord, il n'est pas défini actuellement. Puis on avait même eu un amendement, je crois, ou, en tout cas, une discussion sur une éventuelle définition du corridor scolaire à même le projet de loi. Et ce qu'on disait, c'est que ce n'est pas une notion qui est actuellement définie et qui est utilisée, et qu'il faut d'abord la définir via les travaux qui vont avoir lieu avec... puis j'en faisais la liste, je crois, là, la première rencontre étant le 10 avril, qu'il faut s'entendre sur une définition du corridor scolaire qui va faire consensus, parce que, contrairement aux zones scolaires, qui, effectivement, sont des notions bien connues avec lesquelles on travaille depuis longtemps, les corridors scolaires doivent faire l'objet de consultations, de discussions puis d'un certain consensus dans la mesure où il y a des disparités ou des réalités très différentes d'une municipalité à l'autre.

**Mme Setlakwe :** Merci. Non, je comprends ça. Et puis, si, actuellement, il existe des... Bien, il en existe, des corridors scolaires reconnus dans plusieurs municipalités déjà, et, si... et je pense que, dans les faits, il pourrait y avoir des systèmes de détection sur des chemins qui sont des corridors scolaires. Actuellement, on n'est pas fermés du tout, là. On peut... Il pourrait y avoir des systèmes de détection dans les corridors scolaires. Ce que vous dites, c'est qu'on n'est pas prêts à définir la notion, n'est-ce pas?

**Mme Guilbault :** Oui, exactement. Si... Puis, dans les plans de sécurité, là, qu'on évoquait tout à l'heure, si eux identifient ces zones-là... Bien là, je vais laisser... je n'ai pas l'expertise de mon collègue qui est venu nous entretenir sur les plans de sécurité, mais, si ce sont des demandes de localisation de site désigné qui sont faites par les municipalités parce qu'elles jugent qu'il y a des endroits en périphérie des zones scolaires qui sont problématiques, ça pourrait, oui, tout à fait, faire partie des lieux qui vont être demandés en vertu du numéro 3°, là, les fameux chemins publics ou parties de chemins publics, et qui pourraient être désignés, donc, qui pourraient... Il pourrait y avoir des systèmes de détection qui sont installés là.

**Mme Setlakwe :** Dans... Oui, via cette procédure-là que vous avez décrite, en attendant qu'il y ait un régime complet qui soit instauré, qui s'appliquerait possiblement à la grandeur du Québec. OK. Mais... Donc, pour l'instant, moi, ça va. On peut passer... On va attendre l'amendement. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci, Mme la députée de Mont-Royal—Outremont. Maintenant, je cède la parole au député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui, bien, je vais poursuivre sur le même thème que ma collègue de Mont-Royal—Outremont. La notion de corridor scolaire, c'est une notion qui existe déjà. Il y a déjà un panneau qui existe. C'est dans le tome V, donc, c'est ça? V, c'est des signalisations. C'est bon? Donc, dans le tome V, là, il existe déjà... en fait, dans les panneaux, là. Puis je l'ai ici, là. Je peux vous le montrer. Mais je pense que vous le connaissez, de toute façon, là. C'est le petit panneau jaune avec... donc, qui marque le corridor scolaire.

Donc, les municipalités peuvent demander la possibilité d'utiliser ce panneau-là, qui est réglementé, la couleur, le type de pellicule, les dimensions. Tout est normé, là, par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Moi, j'aimerais savoir, Mme la ministre, quelles sont les... C'est quoi, le processus, finalement, d'autorisation à une municipalité pour utiliser ce panneau-là?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, bien, je pense qu'on va probablement amener mon même collègue de tout à l'heure qui travaille avec le tome V en question.

**M. Grandmont :** Avec plaisir, avec plaisir.

**Le Président (M. Jacques) :** Nous allons attendre quelques instants pour faire place à M. Toupin qui s'en vient. Donc, M. Toupin, la parole est à vous.

**M. Toupin (Laurent) :** J'ai perdu le... Est-ce que vous pouvez répéter la question?

**M. Grandmont :** Vous voulez que je répète la question, M. Toupin?

**M. Toupin (Laurent) :** Oui. J'apprécierais, oui.

**M. Grandmont :** Bien, d'abord, merci pour votre présence. Le panneau que j'ai montré tantôt, là, de corridor scolaire, celui-là, là, comment ça se passe? Là, une municipalité veut pouvoir installer ce panneau-là sur son territoire,

autour d'une école, pour sécuriser le déplacement d'un jeune entre sa maison et l'école, et vice versa en fin de journée. Comment ça se passe au niveau, là, de l'autorisation ou, en fait, là, la possibilité que la municipalité a d'utiliser ce panneau-là? Est-ce qu'elle fait une demande au ministère ou est-ce qu'elle peut, tu sais, d'emblée utiliser le panneau, puis les critères sont déjà indiqués quelque part?

**M. Toupin (Laurent) :** Bien, au niveau du tome V, tout gestionnaire de réseau a l'obligation de respecter le contenu indiqué au tome V, le contenu qui est dit réglementaire. Je pense que 289 le mentionne. Lorsque le contenu ou l'obligation de s'y conformer est indiqué dans le tome V, donc, on va dire, la section qui est grisonnée, donc, de part et d'autre d'un contenu dans le tome V, qui est notre bible en termes de signalisation routière, si, de part et d'autre du contenu, il y a des lignes grises, c'est un contenu qui est réglementaire. Donc, le gestionnaire aurait l'obligation de s'y conformer.

Dans le tome V, pour les corridors scolaires, de mémoire, en bas, à droite de la... en bas, à gauche de la page, on parle du début de corridor scolaire, la section de la norme qu'on en parle, mais, si on regarde en haut, à droite, en continuité, il y a un contenu qui est un complément à la norme, où qu'on vient indiquer que le choix de l'identification d'un corridor scolaire doit se faire en conformité au guide qui est ici, le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, qui est un guide public que, tel qu'indiqué dans le plan d'action, on va venir revisiter, on va venir... oui, on va venir revisiter.

On va consulter les partenaires. Mme la ministre a mentionné que c'était le 10 avril, la première rencontre de démarrage. Les partenaires municipaux vont être présents, les partenaires de l'UMQ, la FQM vont être présents, les organismes vont être présents. On a entendu des organismes qui vont être présents. Vous avez fait souvent référence à Pre Cloutier. Moi, je me permets de l'appeler Marie-Soleil. Donc, elle va être présente. Bonjour, Marie-Soleil. Ça va être noté sur Internet.

Donc, on va venir le revisiter. Donc, les municipalités vont devoir se référer à ça pour l'aménagement sécuritaire de la zone scolaire. Puis, pour le cheminement scolaire, ils vont devoir se référer à ce nouveau guide là. Il va y avoir un processus de consultation aussi. Donc, pour un cheminement scolaire, on va devenir... il va y avoir un processus de consultation qui va être indiqué. Puis, pour bâtir ce processus-là, nous aussi, au ministère, on va consulter nos partenaires.

Mais la municipalité, pour répondre clairement à votre question, elle peut indiquer sur le chemin... sur... qui lui appartient, donc, le chemin qu'elle a la responsabilité d'assurer l'entretien, là, de venir indiquer... un corridor scolaire en respectant le tome V.

**M. Grandmont :** D'accord. Et actuellement, donc, comme je le disais tantôt, le panneau existe déjà. Quand une municipalité veut l'utiliser, elle doit se conformer à ce qui est écrit dans le tome V, qui fait référence, lui-même, au guide *Redécouvrir le chemin de l'école*. C'est ça?

**M. Toupin (Laurent) :** Oui, bien, elle doit se conformer à qu'est-ce qui est indiqué dans le tome V, mais... Dans le tome V, la seule référence au guide est un complément à la norme, donc elle n'a pas... elle n'a pas l'obligation de se référer, par rapport au tome V, à ce guide-là, sauf que, pour l'aménagement sécuritaire, au niveau de l'article 294.0.1, dans le projet de loi, je pense, au niveau de l'article 52, on va venir faire des correctifs. On va voir ça au courant des prochaines semaines, je pense, là. On va arriver un jour à cet article-là. On va voir que, l'aménagement obligatoire des zones scolaires, on va se référer à ce guide-là, qui va être revisité d'ici la fin d'année.

Mais, en date d'aujourd'hui, la municipalité qui veut implanter un corridor scolaire, elle peut se référer à ce guide-là, si ça lui tente, puis elle se réfère au tome V sur le comment installer la signalisation, parce que le tome V, c'est une norme d'installation et de fabrication de signalisation. Donc, elle se réfère au tome V puis elle n'a pas besoin de demander l'autorisation du ministère des Transports du Québec pour installer cette signalisation-là sur son réseau à elle.

**M. Grandmont :** D'accord. Donc, une municipalité peut utiliser le panneau sans demander l'autorisation, actuellement, au ministère des Transports

**M. Toupin (Laurent) :** Exactement, sur son réseau à elle.

**M. Grandmont :** Sur son réseau à elle.

**M. Toupin (Laurent) :** Oui. Sur notre réseau à nous, c'est sûr et certain que c'est le responsable de l'entretien du chemin public. Donc, on est responsables de l'entretien du chemin public sur notre réseau à nous. Donc, sur son réseau, elle peut en installer. Sur notre réseau, on pourrait en installer aussi.

• (16 heures) •

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. Très bien. Donc, ce corridor-là existe, les panneaux existent, mais, pour l'instant, on n'a pas encore de définition. Ce que je comprends, c'est qu'éventuellement on va en discuter pour être capable de définir exactement ce qu'est un corridor scolaire. Quand on aura cette définition-là, après ça, Mme la ministre a dit tantôt que, là, on pourrait, éventuellement, référer... bien, dans le fond, avoir une définition, que, là, on ne pourra pas venir inscrire dans le projet de loi, à moins de le réouvrir... de le rouvrir. On ferait un nouveau projet de loi pour insérer seulement une définition de «corridor scolaire», je ne pense pas, mais...

Donc, il est inscrit dans le plan d'action, puis on doit prendre pour acquis qu'il y aura possibilité pour les municipalités d'intervenir, de faire des aménagements, puis c'est ça qui est écrit dans le plan d'action. Tiens, je ne

l'ai pas sorti cette fois-ci. Je vais me le remettre sous les yeux. C'est toujours pratique. Je vais faire comme Mme la ministre.

Et puis donc, là, ce que je trouve intéressant, par contre, c'est qu'à partir du moment où on va avoir défini ce que c'est qu'un corridor scolaire on va avoir une définition. Puis ça, on s'est engagés... vous vous êtes engagée tantôt à ce qu'on ait une définition. On est d'accord là-dessus.

Moi, je rappelle que 85 % des accidents causant des blessures avec nos jeunes et 95 % des collisions résultant à des morts se passent à l'extérieur de la zone scolaire. On sait d'emblée, là, qu'il faut travailler sur le corridor scolaire plus, en fait, que sur la zone scolaire. On est d'accord, là. Je veux dire, autour de l'école, évidemment, il y a du travail à faire, mais il y a déjà beaucoup de travail qui est fait. Mais, si on veut vraiment s'attaquer au noeud du problème, puis c'est pour ça que ça se retrouvait dans le plan de sécurité routière, dans le plan d'action, le corridor scolaire, c'est un incontournable. Je pense qu'on est d'accord là-dessus. Puis je vois Mme la ministre hocher la tête. Donc, on est d'accord là-dessus. Donc, moi, j'aurais tendance à dire : Bien, sans avoir de définition dans la loi, ajoutons, au premier paragraphe, «dans une zone scolaire ou un corridor scolaire». Donnons-nous cette chance-là de pouvoir installer un système de détection là où ça compte, là où c'est payant d'un point de vue bilan de sécurité routière. Je ne sais pas ce que Mme la ministre peut en penser.

**Mme Guilbault :** Continuez.

**M. Grandmont :** Non, non, je posais la question : Est-ce que vous êtes d'accord avec l'idée qu'on puisse ajouter... Au premier paragraphe de 589.8... 519.80, pardon, au premier paragraphe, ça dit «dans une zone scolaire». Ajoutons «ou un corridor scolaire», que les municipalités, à partir du moment où il y aura une définition qui aura été validée de manière consensuelle, bien, que les municipalités puissent déployer un ACA pas juste dans les zones scolaires mais aussi dans les corridors scolaires, là où on a le plus d'enjeux, finalement, là, là où on a 85 % des blessés sur le chemin de l'école et 95 % des décès sur le chemin de l'école. Est-ce qu'on peut se donner cette latitude-là pour les municipalités afin d'intervenir puis qu'on puisse rapidement identifier qu'à la fois, dans les zones scolaires, c'est de facto, mais aussi, dans les corridors scolaires, c'est de facto?

**Mme Guilbault :** L'enjeu que je vois, puis c'est pour ça que j'ai demandé à mes collègues leur opinion, bien, c'est que, si on le met tout de suite, il faudrait le définir, et il n'est pas encore défini avec les partenaires. Donc... Mais je comprends ce que le collègue veut dire, là. Puis, en général, ça pourrait se faire, j'imagine, mais là, comme on est dans des lois... C'est pour ça que je demande à mes collègues. Parce que c'est une chose de pouvoir installer un panneau conformément aux normes d'installation du tome V puis aux corridors qu'eux-mêmes se définissent actuellement, puis c'est correct, mais, si on le met dans une loi, je pense que ça prend peut-être une référence plus formelle. Mais c'est ça que mes collègues...

**M. Grandmont :** Mais là c'est parce que ça devient un peu spécial, parce que le plan d'action a été déposé en août 2023. Aujourd'hui, en mars 2024... on est en mars encore, oui, mars 2024, plusieurs mois après, on n'a toujours pas de définition de ce que c'est, un corridor scolaire, et c'est ce qui nous empêche de pouvoir autoriser les municipalités à installer de facto un ACA dans un corridor scolaire, alors que c'est là qu'on retrouve le plus de dangers pour nos jeunes. Moi, je suis un peu estomaqué de ça.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, effectivement... pas effectivement, mais, je veux dire, on a déjà... Bien, je l'ai déjà tout expliqué. Le... C'est important que cette définition-là soit consensuelle, et donc on va prendre le temps de faire ces travaux-là, mais il faut bien comprendre que, comme je l'expliquais à notre collègue de Mont-Royal—Outremont, de toute façon, en ce moment, une municipalité qui veut installer un système... qui voudrait installer un système de détection, avec la future loi, sur une rue périphérique ou une rue à proximité d'une école qui n'est pas, à proprement parler, dans une zone scolaire pourrait faire une demande de désignation du site quand même. Donc, ce n'est pas impossible, là, pour autant. Il faut juste être bien clairs là-dessus, là.

**M. Grandmont :** Oui, je suis bien d'accord.

**Mme Guilbault :** Une ville qui voudrait mettre un système de détection dans ce qu'elle considère être un corridor scolaire pourrait, de toute façon, le faire.

**M. Grandmont :** Je vais vous poser la question autrement. Vous autorisez de facto la possibilité d'installer un ACA dans une zone scolaire. Pourquoi l'autoriser dans une zone scolaire de facto?

**Mme Guilbault :** Bien, c'était... c'était déjà prévu comme ça, premièrement, au CSR. Alors, on le maintient. On ne va pas le retirer. Ça ferait bizarre. Ça irait à l'encontre de mon plan d'action.

**M. Grandmont :** OK. Mais c'est... Ça, ça représente 5 % des accidents mortels puis 15 % des accidents graves. Les corridors scolaires, c'est... c'est là où le plus gros du problème se trouve. Puis, parce qu'on n'a pas pris le temps, entre le mois d'août de l'année passée puis le mois de mars cette année, de trouver une définition, on s'empêche d'autoriser les municipalités à, de facto, installer des ACA sur les corridors scolaires. Moi, je suis renversé. Je veux dire, il me semble que c'est là... Si on veut s'attaquer vraiment au problème là où il est le plus grand, on s'organise pour que,

rapidement, les municipalités... Je comprends, là, qu'ils peuvent faire la démarche, mais vous voyez comment c'est lourd pour rien. On l'autorise de facto pour les zones scolaires puis on ne le fait pas pour les corridors scolaires, alors que le problème est là, le plus gros du problème est à ces endroits-là, juste parce qu'entre le mois d'août de l'année passée puis le mois de mars d'aujourd'hui on n'a pas pris le temps de se définir... de donner... de se donner une définition. On nous dit : Ça va arriver plus tard.

Bien, je ne sais pas c'est quand, plus tard, mais moi, je suis prêt à suspendre l'article ou mon... un amendement que je ferais. On dit : On le suspend, on y reviendra, le temps qu'on trouve la définition, puis on la définira, puis on fera le travail comme il faut. Il me semble qu'on ne fait pas le travail dans le bon sens puis on ne va pas dans la bonne direction en ce moment, là.

**Mme Guilbault :** Bien, je suis obligée de dire que j'ai un désaccord, là. Mon collègue dit : On ne s'attaque pas au problème. Au contraire, on ne serait pas assis ici si on ne s'attaquait pas au problème. On comprend qu'il y a des décès qui surviennent dans des corridors scolaires. C'est pour ça qu'on a ajouté corridors scolaires dans le plan d'action. Il va y avoir des aménagements sécuritaires, on va mettre à jour le guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, et surtout on va mettre à disposition des municipalités plus de systèmes de détection. En ce moment, là, on pourrait mettre de facto absolument tous les lieux possibles et imaginables, s'il n'y en a pas, de système de détection disponible, ça ne changera rien, ils ne pourront pas en installer. Donc, on va, en plus, se doter de davantage de systèmes pour pouvoir mettre à la disposition des villes, notamment pour, éventuellement, leurs corridors scolaires.

Alors, on s'y attaque, au problème. C'est exactement pour ça qu'on a fait le plan d'action et le projet de loi qui en découle. Mais il faut quand même faire les choses intelligemment et il faut prendre le temps de rencontrer les partenaires. Ce sont les partenaires, pour plusieurs, qui sont déjà venus nous rencontrer en consultations. Les groupes en question, je crois, mon collègue les connaît bien. Puis je pense qu'ils vont certainement apporter une contribution intéressante aux travaux qui vont se faire à partir du 10 avril, puis qu'ensuite de ça on pourra fonctionner avec le guide... le guide actualisé.

**M. Grandmont :** ...là, on est dans le plan d'action. Je le répète, là, c'est superintéressant d'avoir nommé, là... Puis ça apparaît tôt dans le plan d'action, là. Ça apparaît à la mesure 2.1.

**Mme Guilbault :** Numéro 2.

**M. Grandmont :** 2.1. Mais évidemment ce n'est pas ordonnancé en termes de priorités, mais on est contents qu'il soit sur la première page, là. C'est... On le voit au début.

**Mme Guilbault :** Bien, quand on regarde les deux premiers axes, ce n'est pas par hasard.

**M. Grandmont :** Exactement. Je suis bien d'accord. Donc, on parle de rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires. Comment ça se fait qu'aujourd'hui, là, alors qu'on est en train d'étudier le projet de loi n° 48, on n'a toujours pas de définition du corridor scolaire?

**Mme Guilbault :** Bien, il y a plusieurs travaux qui sont en cours. Depuis qu'on a déposé le plan d'action, on a continué de travailler en parallèle sur un certain nombre de choses, entre autres sur le projet de loi pour être capables de le déposer. Tu sais, les... Il y a beaucoup, beaucoup de travail à faire en parallèle de chaque livrable. Et les livrables, je le disais hier... Moi non plus, je ne l'ai pas à portée de main. Mais le plan a été fait avec des livrables volontairement, pour qu'il y ait, justement, un ordonnancement. Et la mise à jour du guide est prévue en 2024. On est au mois de mars. Première rencontre, le 10 avril. Après ça, on peut supposer que ça va avancer puis que... bien, pas on peut supposer, ça va avancer, parce qu'il va falloir livrer le guide actualité en... actualisé en 2024. Donc, il n'y a pas de surprise et il n'y a pas de secret.

**M. Grandmont :** Non, vous avez raison.

**Mme Guilbault :** Quand je l'ai déposé, c'était comme ça, là. C'est ça ici.

**M. Grandmont :** Bien, à 2.1, Mme la ministre, là, ça dit : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires», ça dit : «Échéancier 2023», puis le livrable, c'est «projet de loi déposé». C'est ça, le livrable. Moi, quand j'ai lu ça, j'étais sûr qu'on avait «corridors cyclables»... corridors cyclables... «corridors scolaires» dans le projet de loi. Le livrable, c'est projet de loi déposé. Comment ça se fait qu'aujourd'hui, alors qu'on étudie le projet de loi, on ne peut pas avancer sur la notion de corridor scolaire parce qu'on n'a pas de définition?

• (16 h 10) •

**Mme Guilbault :** ...parce que je ne l'ai pas par coeur, les articles du projet de loi.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** À l'article... Bien là, on n'est pas rendus là, évidemment, mais, je pense, pour le bénéfice, là, je peux... je peux quand même y faire référence, là.

**M. Grandmont :** Allez-y.

**Mme Guilbault :** Donc, l'article 52, qui va modifier l'article 294.0.1 du CSR : «En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière.»

Et donc c'est ça. Et donc... Puis, comme je l'expliquais hier, comme les travaux sur les corridors scolaires restent à faire, pour... pour une partie, du moins, pour la définition, et tout ça, le... la contrainte, finalement, d'aménagement sécuritaire va se faire via le guide actualisé, qui va, entre autres, comprendre la nouvelle définition du corridor scolaire.

**M. Grandmont :** Moi, je comprends qu'à 52, là, je risque de refaire encore un amendement qui va dire qu'on va ajouter «corridor scolaire» à cet endroit-là aussi, là.

Moi, je me réfère à votre plan d'action. Vous avez dit, en plus, dans les jours qui ont précédé, que votre projet de loi était articulé autour du plan d'action. Dans le plan d'action, ça dit : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du guide», évidemment, là. Mais l'échéancier, c'est 2023... bon, mettons, 2024, là. On va se donner la chance. Des fois, il y a des... il y a des délais qui viennent avec l'écriture puis la... le travail sur un projet de loi. Mais le livrable, c'est un projet de loi déposé, c'est un projet de loi déposé. Si le livrable, c'est projet de loi déposé, ça veut dire que l'obligation de rendre... l'obligation de rendre l'aménagement sécuritaire des zones et corridors scolaires, c'est dans le projet de loi. C'est ça, le livrable. C'est ça que ça dit, votre plan d'action.

Puis je répète ma question : Comment ça se fait qu'on se trouve aujourd'hui après autant de temps entre le plan de sécurité routière qui a été déposé en août et l'étude du projet de loi n° 48, puis on n'a toujours pas de définition du corridor scolaire? Je comprends que ça prend du temps, l'élaborer, asseoir les partenaires, trouver un consensus autour d'une définition, mais comment ça que ça n'a pas déjà été fait si c'était supposé se retrouver dans le plan... dans le projet de loi?

**Mme Guilbault :** Bien, premièrement, le projet de loi a bel et bien été déposé en 2023, comme on l'a écrit dans le...

**M. Grandmont :** Oui, vous avez raison là-dessus.

**Mme Guilbault :** ...le 8 décembre, si ma mémoire est bonne, et... Donc, ça, c'est pour le livrable projet de loi déposé. Et le livrable actualisé, le guide, est 2024. Donc, même en... Actuellement, là, on met les zones scolaires à l'article 52, mais en se référant au guide d'application. De toute façon, il ne serait même pas encore à jour, parce que sa mise à jour est, de toute façon, prévue un peu en différé, en 2024, dans le sens où, même si on adoptait le projet de loi là, là, mettons, de... mardi, on finit l'étude détaillée, on adopte la loi jeudi, il faudrait quand même qu'ils attendent l'actualisation du guide pour s'y référer.

Ce que je veux dire, c'est que les livrables ont été prévus comme ça parce que c'est une... c'est une prévision réaliste. Parce que tout ça, c'est beaucoup de travail. Il y a des choses qu'il faut attacher. On ne peut pas imposer, comme ça, une définition, parce qu'on sait ce que ça va donner, là. Puis c'est ça qui me surprend, la quantité de motions qu'on a... qu'on a écoutées ici sur la nécessité de consulter, consulter par-dessus d'autres consultations qu'on a déjà eues, et là, tout à coup... Tu sais, cette notion-là, mon collègue le sait, là, ça a une incidence, quand même, tu sais, c'est... Je veux dire, définir les corridors scolaires, ce n'est pas... ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire du jour au lendemain. Alors, il faut vivre... il faut... il faut être réalistes.

**M. Grandmont :** Bien, je suis d'accord avec vous sur le fait que... Moi, tu sais, je ne remets pas en question votre...

**Mme Guilbault :** C'est ça, il faut être réalistes puis, je pense, il faut prendre le temps de consulter les gens en question. Mais ces mêmes personnes-là ont été consultées sur toutes sortes d'autres affaires en parallèle. Il faut mettre la table... bien, je ne sais pas si on va l'appeler encore comme ça, mais la... ce qui s'appelait la table sur la... la Table québécoise sur la sécurité routière, qu'on veut ramener. On a organisé la campagne avec notre excellente porte-parole, Katherine Levac. Donc, il y a beaucoup de choses qui devaient se faire avec des livrables en 2023, et là le livrable du guide est en 2024. Donc, les choses se font. Moi, je surveille... je surveille les livrables.

**M. Grandmont :** Mais on est... on est d'accord sur le fait que ça prend de la consultation.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** On va toujours en être. Ça, je suis d'accord. Je suis juste surpris, étonné, choqué de voir que, sur la première page du plan de sécurité routière, on parle de rendre obligatoires les aménagements dans les zones scolaires et dans les corridors scolaires, que le livrable, c'est un projet de loi, puis que cette fameuse consultation là sur laquelle on est bien d'accord, là, bien, elle n'a toujours pas été faite. C'est la première page du plan d'action. C'est le coeur de votre projet de loi aussi, la sécurisation autour des écoles. On se rappellera que tout ça découle, hein, du décès de la petite Mariia.

**Mme Guilbault :** ...zone scolaire, là.

**M. Grandmont :** Dans un corridor scolaire. La définition, là, d'une zone scolaire, là, c'est 50 mètres autour d'une école en milieu urbain, 100 mètres autour d'une école... maximum autour d'une école en milieu rural. On était en milieu urbain. La petite Mariia, elle est morte au coin Rouen et Parthenais, à 127 mètres de son école, Mme la ministre. Elle est morte, la petite Mariia, à 127 mètres de son école. On est dans le corridor scolaire. Elle fait partie des statistiques, là, des 95 % de décès qui se déroulent dans le corridor scolaire.

Moi, je vous demande d'intervenir spécifiquement et rapidement là-dessus. C'est le coeur de votre projet de loi, de votre plan d'action, puis c'est le coeur de ce qui a motivé votre action, votre plan d'action et le projet de loi. C'est le décès de la petite Mariia. Elle est décédée dans le corridor scolaire. Si votre projet de loi avait été mis en oeuvre avant son décès, on n'aurait pas pu empêcher son décès. Ça s'est passé à l'extérieur de la zone scolaire, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, tout à fait. Non, mais, mon collègue a raison, effectivement, c'est «corridor» et non «zone scolaire», mais... Mais c'est pour ça, exactement pour ça qu'on a choisi d'ajouter les corridors scolaires dans le Plan d'action en sécurité routière. On aurait pu faire au complet le même plan avec le même axe n° A, sécurité dans les zones scolaires, le même... l'autre axe, sécurité des piétons, etc... transport actif vers l'école, excusez. Bref, on aurait pu tout faire la même chose en évitant de parler des corridors. Alors là, en ce moment, il pourrait quand même me parler des corridors, mais il ne pourrait pas faire référence à mon plan en parlant des corridors. S'il peut le faire, c'est parce qu'on a choisi de l'ajouter. Parce qu'il a raison. Pour nous, c'était important. Mais, comme ce n'est pas une notion qui est déjà définie, il faut juste prendre le temps de le faire comme il faut.

Le projet de loi a été déposé le 8 décembre. On est le 15 mars. Mais, là-dessus, il y a Noël. On recommence à siéger en février. Donc, tu sais, dans la réalité des choses, ça ne fait pas si longtemps que ça qu'on a commencé le travail parlementaire, et il y avait une foule de choses à livrer. Il fallait commencer par les livrables 2023, et là on est sur les livrables 2024, exactement comme c'est prévu dans le projet de... dans le plan d'action.

**M. Grandmont :** Mme la ministre, avec respect, vous avez fait le choix de ne pas avoir de définition et de ne pas aborder les corridors scolaires dans le PL n° 48. C'est votre choix.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député, il faut faire attention aux propos qu'on engage envers la ministre.

**M. Grandmont :** Elle a fait le choix de l'inscrire dans son...

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, je vous...

**M. Grandmont :** Je m'excuse, M. le Président. Elle a fait le choix de l'inscrire dans son...

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Taschereau, je vous invite à la prudence...

**M. Grandmont :** Je suis prudent.

**Le Président (M. Jacques) :** ...dans vos propos que vous mentionnez envers la ministre. Merci.

**M. Grandmont :** Je reçois... je reçois le commentaire et les avertissements, mais je... Bien, en fait, je ne sais pas si c'est un avertissement, mais je reçois votre commentaire...

**Le Président (M. Jacques) :** Je vous invite à la prudence.

**M. Grandmont :** ...votre invitation.

**Le Président (M. Jacques) :** ...faire attention aux propos que vous pouvez mettre dans la bouche de la ministre.

**Une voix :** ...

**M. Grandmont :** Non, non, non, mais... Non, quand même pas. Je vous dis...

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la députée d'Argenteuil.

**Mme Grondin :** Bien, justement, je... appel au règlement, l'article 37.5°, là, prêter des intentions à la ministre. J'aimerais ça que ce soit... Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait, Mme la députée d'Argenteuil. Je venais tout juste d'intervenir par rapport à tout ça. Et je vous invite à la prudence.

**M. Grandmont :** Parfait. Bien, je vais reformuler en essayant d'être respectueux, M. le Président. Dans le plan d'action, on parle de corridors scolaires et de zones scolaires avec un livrable... Je l'ai... Je ne répéterai pas, là, mais le livrable, c'est l'adoption d'un projet de loi. Et on comprend par là que ces deux notions-là vont être rendues

obligatoires. Ce qui rend obligatoire, ce qui fait force de loi, bien, c'est un projet de loi, l'adoption d'un projet de loi. Donc, on se serait attendus, Mme la ministre, à ce qu'à la fois les zones scolaires et les corridors scolaires se retrouvent dans le projet de loi n° 48.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Taschereau, juste pour revenir, quand ça va bien, je pense que je vous laisse beaucoup aller, mais là je vais vous inviter à vous adresser à la présidence et non pas directement à la ministre pour aller...

**M. Grandmont :** Vous avez raison.

**Le Président (M. Jacques) :** ...pour faciliter les travaux. On est en fin d'après-midi, en... jeudi, fin de travaux. Il reste 10 minutes. Ça fait que, si on peut rester, là, dans la...

**M. Grandmont :** Vous avez raison.

**Le Président (M. Jacques) :** ...tout le monde...

**M. Grandmont :** Donc, M. le Président, on se serait attendus à ce que la notion de zone scolaire mais aussi de corridor scolaire se retrouve dans le projet de loi n° 48 pour la simple et bonne raison que c'est ce qui est écrit dans le plan d'action. Ce qui est écrit, c'est de rendre obligatoires les aménagements pour les zones scolaires et les corridors scolaires, et que le livrable, c'est un projet de loi adopté. On se serait donc attendus, M. le Président, à ce que les deux notions se retrouvent dans le PL n° 48.

• (16 h 20) •

Quand on discute avec Mme la ministre, ce qu'on se rend compte, c'est que finalement, dans l'ordonnancement de ces travaux, la définition, le travail de créer, d'écrire cette définition-là de «zone scolaire»... de «corridor scolaire» n'a pas été fait en date d'aujourd'hui et ne nous permet pas de le traiter à l'intérieur du PL n° 48.

Moi, je me désolé de ça, parce que, comme je l'ai répété tantôt... D'abord, il y a le plan d'action. Je trouve très intéressantes les parties là-dessus puis je pense que ce serait là-dessus qu'on devrait travailler parce que c'est là qu'est le plus gros du problème — 85 % des accidents qui causent des blessures et 95 % des décès se passent dans le corridor scolaire — mais aussi parce que le décès de la petite Mariia Legenkovska s'est déroulé dans un corridor scolaire. Elle est décédée à 127 mètres de son école. Elle n'était pas dans la zone scolaire. Elle était dans le corridor scolaire. Et ça, c'était l'événement qui a initié la mobilisation des parents, d'abord, que je félicite, parce que c'est le fun de voir que, des fois, la mobilisation peut mener, des fois, jusqu'à l'écriture d'un nouveau projet de loi, mais c'est ce qui était aussi le moteur, donc, de l'action de la ministre. Et malheureusement, le décès de la petite Mariia, si on avait eu... si on avait déjà eu les dispositions telles qu'on les a actuellement, là, proposées dans le PL n° 48, bien, ce genre de situation là n'aurait pas pu être empêchée, parce qu'on ne s'attaque pas à la situation ou aux conditions dans lesquelles son décès se sont produites.

Alors, j'espère que j'ai été clair, M. le Président, en tout respect, mais ma déception, elle est vraiment très, très grande, très grande. L'ordonnancement des travaux n'a pas été fait de façon adéquate. À mon point de vue, on aurait dû pouvoir traiter des corridors scolaires, on aurait dû déjà avoir une définition pour pouvoir l'inclure dans le PL n° 48. Je trouve qu'on est sortis de l'esprit qui animait la rédaction de ce projet de loi là sur l'enjeu de la sécurité routière autour des écoles. Ce sera tout.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 12, l'article introduisant l'article 100... là, j'étais passé à autre chose, 519.80? Donc, M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Non, désolé. Je veux juste comprendre. L'article 12, il est suspendu, hein?

**Le Président (M. Jacques) :** Non, on n'a jamais... on n'a jamais suspendu, finalement. On est toujours restés sur l'article 12. On est toujours restés sur l'article 12. Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 12 introduisant l'article 519.80? Donc...

**M. Derraji :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** À suspendre l'article 12.

**M. Derraji :** ...l'article 12, s'il n'y a pas d'autre intervention. Je ne veux pas museler mon collègue de Taschereau, là.

**M. Grandmont :** ...

**M. Derraji :** OK. Excellent. Donc, je pense qu'on s'est entendus à... Oui.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Donc, est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'article 12?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Jacques) :** Consentement. Donc, Mme la ministre, l'article 13.

**Mme Guilbault :** Oui, article 13. Article 13 : L'intitulé du chapitre I du titre X de ce code est remplacé par le suivant :

«Dispositions générales en matière administrative».

En commentaire : L'article 13 du projet de loi modifie, à des fins de concordance, le Code de la sécurité routière en remplaçant le titre Procédure et preuve en matière administrative du chapitre I du titre X de ce code par «Dispositions générales en matière administrative».

**Le Président (M. Jacques) :** Oui. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 13? S'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'article 13 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 14.

**Mme Guilbault :** 14. L'intitulé de la section I qui précède l'article 547 de ce code est remplacé par le suivant :

«Procédure et preuve en matière administrative».

En commentaire : L'article 14 du projet de loi modifie, à des fins de concordance, le Code de la sécurité routière en remplaçant le titre de la section I Dispositions générales du chapitre I du titre X de ce code par «Procédure et preuve en matière administrative».

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 14? Il y a des commentaires, M. le député de Nelligan? Pas de commentaires? Donc, est-ce que l'article 14 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 15. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Merci. Et j'aurai un amendement, M. le Président. Je ne sais pas si vous l'avez reçu. Oui.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui. Commencez par l'article, suivi de l'amendement.

**Mme Guilbault :** Oui. Parfait. Article 15 : Ce code est modifié par l'insertion, avant l'article 547, du suivant :

«546.9. Le présent chapitre s'applique aux sanctions administratives pécuniaires, sous réserve des dispositions particulières qui leur sont applicables en vertu du chapitre I.1.»

Et en commentaire : L'article 15 du projet de loi introduit l'article 546.9 au Code de la sécurité routière afin de prévoir que le chapitre I du titre X s'applique dans le cadre d'une procédure menant à une sanction administrative pécuniaire, sauf exception.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Et l'amendement.

**Mme Guilbault :** Et l'amendement à l'article 15 : Insérer, à la fin de l'article 546.9 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 15 du projet de loi, «du présent titre».

**Le Président (M. Jacques) :** Un instant. On a un petit problème avec Greffier. Donc, nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 25)*

*(Reprise à 16 h 26)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et nous en étions à la lecture de l'amendement à l'article 15. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, en fait, je l'avais lu.

**Le Président (M. Jacques) :** Vous l'avez lu, mais il restait l'explication, puis on n'avait pas l'affichage non plus, là, pour...

**Mme Guilbault :** Ah oui! OK. Bien oui, c'est vrai. Vous avez raison. Alors, en commentaire de l'amendement : Cet amendement apporte une modification de forme afin de compléter la référence au chapitre I.1 du titre X du Code de la sécurité routière, auquel il appartient.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'amendement à l'article 15? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

**Des voix :** ...

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

**M. Derraji :** ...c'est juste... Bien, je veux juste comprendre. C'est juste le titre qui change. C'est le Code de sécurité routière. L'amendement, c'est ça?

**Mme Guilbault :** L'amendement, il vient ajouter au texte initial... Parce qu'on introduit le nouvel article puis on dit : «Le présent chapitre s'applique aux sanctions», bien, aux SAP, dans le fond, «sous réserve des dispositions particulières qui leur sont applicables en vertu du chapitre I.1», puis là il faut dire «du présent titre».

**M. Derraji :** Oui. C'est excellent. Désolé. Le tableau comparatif, il est beaucoup plus... Je pense qu'on est tous fatigués, fin de journée.

**Mme Guilbault :** Je ne m'en serais pas rendu compte, honnêtement, si on ne m'avait pas soumis l'amendement.

**M. Derraji :** Mais même moi, je t'assure, même moi. C'est pour ça, j'écoute. Mais ça change quoi? Mais, à vrai dire, c'est le tableau comparatif en bas. On voit bien.

**Mme Guilbault :** Oui, oui, c'est ça. Non, mais exactement. Puis c'est mes équipes qui me confirment que c'est nécessaire.

**M. Derraji :** Oui. Désolé. Vraiment, moi aussi, je ne l'ai pas... je ne l'ai pas...

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 15 amendé? Il n'y a pas d'interventions? Donc, est-ce que l'article 15 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 16. Mme la ministre.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Ah! bien, on me... Oui, c'est ça, puis c'est quand même un bon article, là.

**Le Président (M. Jacques) :** C'est un... c'est un long, oui.

**Mme Guilbault :** Puis il y a peut-être des liens, et tout ça. Comme on a suspendu l'article 12, je proposerais de le suspendre.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Puis... Et, compte tenu de l'heure, nous suspendons nos travaux sine die.

*(Fin de la séance à 16 h 28)*