



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mercredi 20 mars 2024 — Vol. 47 N° 45

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 (5)

Présidente de l'Assemblée nationale :
Mme Nathalie Roy

2024

Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 20 mars 2024 — Vol. 47 N° 45

Table des matières

| | |
|---|---|
| Décision de la présidence concernant la recevabilité d'une motion préliminaire | 1 |
| Reprise du débat sur la motion proposant de passer immédiatement à l'étude détaillée du projet de loi | 2 |
| Mise aux voix | 2 |
| Étude détaillée | 2 |

Intervenants

Mme Jennifer Maccarone, présidente
M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault
M. Monsef Derraji
M. Etienne Grandmont
Mme Michelle Setlakwe
M. Yves Montigny
Mme Agnès Grondin
Mme Audrey Bogemans
Mme Catherine Blouin
Mme Marie-Belle Gendron

- * M. Jean-François Scott, ministère des Transports et de la Mobilité durable
- * Mme Amélie Morin-Verville, idem
- * Mme Marie-Josée Tardif, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 20 mars 2024 — Vol. 47 N° 45

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 (5)

(Onze heures seize minutes)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, 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, Mme la Présidente. Mme Dufour (Mille-Îles) est remplacée par Mme Setlakwe (Mont-Royal—Outremont).

Décision de la présidence concernant la recevabilité d'une motion préliminaire

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Je vous rappelle que, lors de l'ajournement de nos travaux, jeudi dernier, la députée de Mont-Royal—Outremont a soulevé la recevabilité de la motion du député de René-Lévesque proposant de procéder à l'étude du projet de loi article par article.

Alors, je suis prête à rendre ma décision sur la recevabilité de la motion préliminaire présentée par le député de René-Lévesque jeudi dernier, laquelle propose que la commission procède immédiatement à l'étude de l'article 1 du projet de loi.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce que je vous dérange? Merci. Je vous... je vous rappelle, par ailleurs, que la présidence des commissions ne rend aucune décision écrite. Ma décision sera consignée aux journaux des débats, où vous pourrez vous y référer.

J'ai bien entendu vos interventions concernant la recevabilité de la motion du député de René-Lévesque et j'ai bien pris en considération vos arguments dans l'analyse de ma décision. Vous avez notamment fait valoir le poids de la jurisprudence parlementaire, le principe voulant que le débat soit favorisé par la présidence et la composition changeante des commissions au cours des dernières décennies.

Afin de rendre cette décision, la présidence doit être guidée par la jurisprudence. Les grands principes qui s'en dégagent sont les suivants.

Premièrement, le rôle de la présidence est de... est d'assurer le respect des droits de chaque parlementaire et de donner aux députés de l'opposition le temps nécessaire pour faire valoir leurs points de vue.

Deuxièmement, il appartient à la présidence seule de juger si cette motion est recevable.

Troisièmement, la recevabilité d'une motion proposant de passer immédiatement à l'article 1 ne s'évalue pas en vertu du calcul purement mathématique du nombre de séances et d'heures consacrées aux motions préliminaires.

Quatrièmement, les précédents peuvent servir de guide à la présidence pour rendre sa décision.

Enfin, cinquièmement, il a maintes fois été décidé que cette motion ne vise pas à clore le débat, mais à passer à une autre étape de l'étude détaillée du projet de loi, soit l'étude article par article.

À ce titre, en 2003 et 2004, les présidences Copeman et Brodeur avaient jugé de telles motions recevables en indiquant que les oppositions avaient pu soumettre suffisamment de motions préliminaires. Dans le premier cas, la commission en était... en était à sa quatrième séance, et six motions avaient été présentées. Dans le deuxième cas, sept motions avaient été présentées, et la commission en était à sa troisième séance. Le même président Copeman a déterminé, toujours en 2003, qu'une telle motion était irrecevable après que six motions ont été présentées, et ce, lors de sa troisième séance. En 2019, le président Lemay a jugé que la motion était recevable alors que la commission en était à sa troisième séance et qu'elle ait disposé de huit motions préliminaires.

• (11 h 20) •

En somme, aucune décision précédente ne permet de dégager une interprétation unique du nombre de motions, de séances ou d'heures d'étude consacrées aux motions préliminaires devant être consacrées à l'étude des motions préliminaires. En l'espèce, dans le cadre de l'étude de projet de loi n° 48, nous sommes au début de la cinquième séance et, en commission, à disposer de sept motions préliminaires lorsque le député de René-Lévesque a présenté sa motion.

Enfin, je rappelle que la présidence doit évaluer la recevabilité en toute neutralité. Ainsi, à la lumière de ces éléments, je juge que la motion proposant de passer à l'étude de l'article 1 est recevable.

Cela étant dit, juste pour nous situer d'où on était, je vous rappelle que lors de l'ajournement de nos travaux, jeudi dernier, la députée de Mont-Royal—Outremont a soulevé la recevabilité de la motion du député de René-Lévesque

proposant de procéder à l'étude du projet de loi article par article. Mais, avant de mettre aux voix la motion du député de René-Lévesque, est-ce qu'il y a des interventions en ce qui concerne la recevabilité de la motion? Je vois qu'il n'y a... Oui, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Oui, très rapidement, Mme la Présidente, je comprends qu'il n'y a pas d'avis écrit, et donc on va suivre... ça va être inscrit dans le *Journal des débats*.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention en ce qui concerne la recevabilité de la motion, est-ce qu'il y a des... Oui, excusez-moi. Le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup. Bien, en fait, sur la recevabilité?

La Présidente (Mme Maccarone) : Seulement sur la recevabilité. Si vous souhaitez intervenir sur la motion, ce serait le prochain appel que je vais faire.

M. Grandmont : Parfait. Bien, sur la recevabilité, oui, une déception, là, on avait argumenté en faveur, effectivement, du fait qu'on avait une jurisprudence qui avait été établie sur la base de l'augmentation du nombre de groupes parlementaires. Je considère que c'est un recul par rapport au nombre de motions préliminaires qu'il est possible de déposer, d'autant plus que c'est aussi un... donc, c'est un... pour moi, c'est un principe fondamental du pouvoir de s'exprimer des députés lors des commissions. Je pense qu'on est en train de reculer. Selon notre lecture, là, de la jurisprudence, huit aurait été le nombre adéquat, considérant les décisions qui ont été prises par le passé, mais j'accepte évidemment votre décision, mais elle nous déçoit. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Merci. Je vous ai bien entendu. Y a-t-il d'autres interventions sur la recevabilité?

Reprise du débat sur la motion proposant de passer immédiatement à l'étude détaillée du projet de loi

S'il n'y a pas de... nous allons procéder d'abord à des interventions sur la motion qui a été déposée par le député de René-Lévesque. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention.

Mise aux voix

Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que la motion déposée par le député de René-Lévesque est adoptée?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Alors, c'est adopté.

Étude détaillée

Nous allons poursuivre. D'abord, je prends en considération l'article 1 du projet de loi. Alors, Mme la ministre, la parole est à vous pour la lecture de l'article 1 du projet de loi.

Mme Guilbault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, article 1 : L'article 3 du Code de la sécurité routière est modifié par l'insertion, après «infraction», de «, ou d'un manquement constaté au moyen d'un système de détection,».

Donc, c'est une... Voulez-vous... je ne sais pas, les collègues, on... le commentaire? Ça dépend des goûts.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Parfait. Alors, en commentaire, l'article 1 du projet de loi modifie l'article 3 du Code de la sécurité routière à des fins de concordance pour préciser que la personne au nom de laquelle un véhicule routier est immatriculé est responsable d'un manquement commis avec ce véhicule lorsque ce manquement est imputable au propriétaire. Donc, du fait qu'on introduit un nouveau régime de SAP, on se devait d'être plus large que la notion d'infraction.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? M. le député.

M. Derraji : ...j'ai oublié, j'ai cru que je dois chaque fois poser... Donc, je veux juste comprendre. Quand Mme la ministre parle de «système de détection», est-ce que c'est n'importe quel système de détection ou c'est... elle peut spécifier quels systèmes de détection?

Mme Guilbault : Le système de détection, la définition va être introduite un peu plus loin, à l'article 6, je pense, peut-être, ou, en tout, cas bientôt.

Une voix : ...

Mme Guilbault : L'article suivant, bon, l'article 2. Alors, on va venir préciser la définition d'un système de détection, mais c'est qu'actuellement c'est les cinémomètres photographiques ou les... l'autre système, là, pour les feux rouges, qui sont utilisés, mais...

M. Derraji : C'est très... c'est très...

Mme Guilbault : ...le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, mais là on veut élargir, parce qu'on pourrait avoir des nouvelles... des nouveaux systèmes de détection, tout dans l'optique de moderniser, etc.

M. Derraji : Oui. Je pense que Mme la ministre va aimer mon amendement. Donc, je vais demander une petite suspension, parce qu'elle a raison... (panne de son) ... qu'on va avoir des nouveaux systèmes de détection. C'est pour cela que je voulais une clarification par rapport aux systèmes de détection. C'est très clair. C'est ce que j'ai lu dans le deuxième. Mais, si ça ne vous dérange pas de nous donner un petit moment juste pour finaliser l'amendement, vous l'envoyer, et on peut en discuter avec Mme la ministre. C'est bon? Juste une seconde.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait, mais nous avons déjà l'amendement.

M. Derraji : Ah! Vous l'avez déjà reçu? C'est bon. OK, c'est bon, vous êtes rapides, c'est bon.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça fait que, si vous le souhaitez, vous pouvez aller tout de suite... On va l'afficher sur l'écran.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Et voilà, M. le député, la parole est à vous.

M. Derraji : Juste une chose, j'ai... juste un oubli, Mme la Présidente, j'aurais dû le demander au début. L'article 254, on va étudier article par article, alinéa par alinéa. Désolé, là, je l'ai... je l'ai complètement... On était vraiment dans le... dans le jus de la matinée.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est noté. Merci.

M. Derraji : Donc, merci. Donc, je peux... je peux présenter l'article. Donc, l'amendement qu'on ramène, justement, il va dans le même sens que Mme la ministre. Bon, je pense que... je ne vais pas parler en son nom, mais je pense qu'elle a raison de dire qu'il va y avoir d'autres systèmes de détection. Donc :

«3. La personne au nom de laquelle un véhicule routier est immatriculé est responsable d'une infraction ou d'un manquement constaté au moyen d'un système de détection ou de caméras intelligentes, imputable au propriétaire en vertu du présent code.»

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Continuez, M. le député.

M. Derraji : Oui, par un échange.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, en fait, pour nous, l'introduction du concept de «système de détection»... puis là c'est un peu anachronique, parce que la définition est au prochain article, mais... puis je viens de valider avec les juristes, là. Et puis, à moins qu'on me dise un avis contraire, la notion de «système de détection» pourrait inclure des caméras intelligentes. Donc, on ne voit pas la nécessité d'ajouter plus de spécifications, l'idée étant justement de nous donner le plus de latitude possible dans la future évolution de nos systèmes.

M. Derraji : Je ne sais... Moi, quand je l'ai lu, au début, «système de détection», clairement on ne parle pas de caméras intelligentes. Et d'ailleurs on a... on a l'exemple. Je pense que Mme la ministre est au courant de BusPatrouille. Il y a au moins de 17 millions de dépassements illégaux d'autobus scolaires. Et, on le voit, il y avait déjà un projet pilote, il y a un service complet offert par BusPatrouille. Il y avait des projets pilotes. Malheureusement, on n'a aucune idée par rapport à ces projets... à ces... à ces projets pilotes. Et, si c'est le cas, bien, pourquoi ne pas être

beaucoup plus explicite dans l'article de la définition d'un système de détection? Si c'est le cas, ça veut dire... si on n'a pas de problème avec les caméras intelligentes, bien, on peut juste l'ajouter.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Bien, j'aurai la même réponse à chaque fois, là. le concept de «système de détection» a été volontairement choisi pour être suffisamment large pour nous donner toute la latitude et inclure tout éventuel nouveau système de détection qu'on pourrait vouloir utiliser.

M. Derraji : OK. Oui, juste un point. Et, Mme la Présidente, au début, là, vraiment, au début, début, j'ai posé la question par rapport à «système de détection». C'est vrai qu'on va le voir un peu plus tard : «Tout système photographique de détection permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier, notamment le cinémomètre photographique...» Je sais que je suis dans le deuxième article, mais on ne parle pas de caméras intelligentes. Désolé, là, mais, si on essaie de me faire expliquer qu'on ne veut pas être beaucoup plus explicite parce qu'on veut rester large, on ne l'est pas. Parce qu'on... j'ai lu le «système de détection», entre guillemets, point... deux points. On explique, dans le deuxième article, c'est quoi, un système de détection, en aucun cas on ne parle de caméras intelligentes, en aucun cas. Donc, je veux bien entendre Mme la ministre et les explications de son équipe, mais je ne pense pas qu'on est clairs dans la définition des caméras intelligentes.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, écoutez, effectivement, là, on est d'accord qu'on va revoir cette... cette notion-là plus tard, là, dans la... dans l'article 2, là. Puis c'est... c'est bien évident pour moi aussi, là, qu'à partir du moment où on... on va venir déterminer qu'est-ce qu'un système de détection, qui, donc, est... qui est identifié, dans le fond, dans l'article 1... Bon, c'est ça, je pense que le meilleur endroit pour l'introduire, c'est effectivement, là, dans les définitions, mais ça, je suis... je suis d'accord là dessus.

• (11 h 30) •

Par contre, je suis d'accord avec mon collègue que moi, j'aimerais qu'on m'explique, du côté de la partie gouvernementale, si la notion de «système photographique de détection» inclut aussi des caméras, parce que, là, on parle de «système de détection». Puis on vient... c'est comme si le... c'est comme si l'énoncé était très large, «système de détection», mais après ça, dans la définition, on parle de «système photographique de détection». Donc, est-ce que, dans le fond, la définition n'est pas plus restreinte que le terme «système de détection» qui est utilisé?

Je comprends qu'on fait le débat avant l'article 2, là, mais ce n'est pas grave, tant qu'à l'avoir ouvert, je me dis : Faisons-le puis on fera de l'économie de temps tantôt, là, ou on le fera deux fois, effectivement, mais... mais je trouve ça intéressant quand même, parce qu'il y a eu des projets... des projets intéressants. Puis on en a entendu parler, là, avec, notamment, l'association des transporteurs scolaires qui nous parlait d'un projet pilote, puis je pense que c'était le projet BusPatrouille, qui nous disait que c'est des caméras qui étaient utilisées pour rendre compte du non-respect de la signalisation clignotante, là, les panneaux qui se déploient sur les bus... les bus scolaires, les bus jaunes, et que, dans le fond, on avait permis, évidemment, là. Ce projet pilote avait été très, très parlant du fait qu'on s'est retrouvés avec des... on avait constaté finalement que, malgré... malgré toutes les pénalités en termes de points de démerite ou les amendes qui étaient très salées, malgré la surveillance policière, malgré la sensibilisation qui a été faite aussi pour le respect de cette... de cette signalisation-là... bien, c'est ça, on constatait énormément, énormément de défauts de contraventions. Mais, dans ce cas-là, c'étaient des caméras qui étaient utilisées.

Donc, moi, je pose la question : Est-ce que... est-ce que le terme «système de détection» n'est pas restreint par l'utilisation dans la définition des termes «système photographique de détection»? Pour moi, photographie, ça réfère à une prise de photo, là. Ça fait que je... j'ai de la misère. Peut-être qu'on pourrait m'expliquer que la définition englobe plus large. Moi, je veux juste m'assurer qu'après quand ça va être utilisé par... par les différents pouvoirs publics, quand on va déployer des moyens pour justement être innovant, là, sur la captation, la constatation des infractions...

Puis aussi je pense à plus tard aussi, là, quand on aura des gens qui vont contester des décisions qui auront été prises, si on n'est pas en train, finalement, d'ouvrir la porte à des... à des contestations qui soient plus... qui soient trop faciles. Parce qu'on pourrait... on pourrait argumenter sur la notion de système de détection qui ne respecterait pas, dans le fond, la définition donnée dans la loi, dans le Code de la sécurité routière. Donc, j'ai cette question-là, là. Est-ce qu'on n'est pas en train de restreindre le terme «système de détection» avec la définition?

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, la... l'expression «système de détection» peut inclure des caméras intelligentes si un jour on voulait en utiliser, alors confirmé par mes juristes ici. Donc, si on veut poursuivre le débat, puis à l'article 2... mais ça va être toujours la même réponse, je le dis d'avance.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

M. Grandmont : ...renchérir. Pour moi, là, la question ne porte pas sur la question de «système de détection», parce que, pour moi aussi, «système de détection», c'est un terme qui est très large, et ça, là-dessus, je suis d'accord

avec Mme la ministre, c'est un terme qui est large. C'est sur la notion de «système photographique de détection», qui est la définition utilisée pour les systèmes de détection. Est-ce que ce terme-là inclut des caméras, caméras intelligentes ou peu importe, mais captation vidéo? Est-ce que système photographique inclut la captation vidéo? C'est ça, la question que je pose à Mme la ministre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Là, l'amendement porte sur l'introduction de l'expression «caméras intelligentes». Et ce que j'ai dit, c'est que, si on... Avec le concept de système de détection qu'on introduit ici et qu'on va définir à l'article 2, si le Québec voulait utiliser des caméras intelligentes, il pourra le faire. Je ne sais pas si c'est plus clair comme ça.

M. Grandmont : Non. Mais, c'est ça, je vais répéter ma question pour être sûr que Mme la ministre l'ait bien entendue, là. Je suis d'accord sur la question de système de détection. Pour moi, c'est une... c'est un terme qui, pour moi, réfère à quelque chose de très large. Mais ma question, c'est : «Système photographique de détection», est-ce que ça inclut de la captation vidéo?

Mme Guilbault : Dans l'article actuel?

M. Grandmont : Ça va être dans l'article 2. C'est juste que, là, mon collègue de Nelligan a ouvert la discussion là-dessus.

Mme Guilbault : OK, mais peut-être qu'on pourrait faire le débat... On pourrait adopter l'article 1 puis... puis transporter le débat où il y a lieu, c'est-à-dire à l'article 2, parce que, là, on parle d'une notion qui n'existe même pas en ce moment dans l'article 3, dont il est question à l'article 1.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Continuez, M. le député.

M. Grandmont : ...pour l'instant...

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. M. le député de Nelligan.

Des voix : ...

M. Derraji : Je vais attendre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y, M. le député. La parole est à vous.

M. Derraji : Oui, bien... parce que ça va être plus rapide, parce qu'on veut tous aller de l'avant. C'est que, c'est votre première réponse qui n'était pas très claire, en tout respect. Parce que j'ai posé la question sur le système de détection, et, c'est vrai, on ne peut pas aller lire le deuxième article parce qu'on est dans le premier article, mais, clairement, dans le deuxième article, il n'y a aucune mention de caméras intelligentes. Et vous me dites que ce n'est pas le cas. Il y a un projet pilote qui a été leadé par votre ministère, il y a un projet pilote.

Ça existe, ça existe, c'est juste on n'a pas... nous n'avons pas entendu de ce projet depuis 2021. Le projet pilote a été lancé en 2018. Et quand on dit qu'on ne peut pas... que ça inclut... mais ce n'est pas clair dans le texte qu'il y a des caméras intelligentes. Donc, si on ne le définit pas dans le 1, est-ce qu'on peut le définir dans le système de détection? Parce que ce que vous dites, c'est que vous liez, vous liez système de détection, l'article 1. L'article 2, vous définissez c'est quoi, un système de détection. Je le lis, mais... le «notamment», mais, quand on dit «notamment», c'est précisé «cinémomètres photographiques», et il y a deux choses. Au feu rouge, en aucun cas on ne parle pas de caméras intelligentes.

Donc, l'argument de dire «quand on va l'utiliser», excusez-moi, elle est déjà utilisée. Il y avait un projet pilote, qui a donné d'excellents résultats, avec des caméras intelligentes. Ça a été lancé en 2018, mais on n'en entend plus parler depuis 2021. Mais on ne peut pas dire aujourd'hui qu'on ne peut pas utiliser les caméras intelligentes, ça existe, surtout par rapport... Écoute, on peut faire le débat sur l'objectif de système de caméras de BusPatrouille. C'est capter, justement, les dépassements illégaux et les comportements dangereux autour des véhicules scolaires, identifier l'automobiliste fautif et lui envoyer la contravention. On ne peut pas, aujourd'hui, Mme la Présidente, faire un débat à moitié. On ne peut pas faire un débat à moitié. On parle d'un système de détection, OK, on va juste faire les choses par ordre. Le projet pilote, il existe, il a existé, OK, au niveau du ministère. Ça a été lancé en 2018 par mon collègue le député de Pontiac. 2021, il n'y a plus rien qui reste, il n'y a aucune nouvelle, on n'a plus de nouvelles.

On est devant le premier article, on dit que véhicule routier et immatriculé est responsable d'une infraction, d'un manquement constaté au moyen d'un système de détection. Donc, on définit le système de détection imputable au propriétaire en vertu du présent code. Dans le système de détection... Je veux bien croire que c'est général, l'article 2... à moins si la ministre veut ouvrir les deux. Si on... Il définit, le législateur définit le système de détection : «...tout système [...] de détection permettant de mesurer [...] de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier, notamment...» Donc, «notamment», on précise les deux choses, mais pourquoi on ne précise pas les caméras

intelligentes, sachant que... Je pense et j'espère que le ministère va nous éclairer sur pourquoi le projet pilote n'est plus en place, pourquoi on a fermé le dossier de BusPatrouille. Donc, moi, je pense que le fait d'ajouter des caméras intelligentes, c'est un système de détection, mais via un autre moyen technologique qu'on ne définit pas dans l'article 2.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Setlakwe : Oui, merci, Mme la Présidente. Juste pour renchérir sur les propos de mon collègue. Mme la ministre, respectueusement, je pense qu'il y a deux questions qui se posent ici. Et je suis d'accord avec vous que la définition à l'article suivant n'est pas limitative — là je mets mon chapeau d'avocate — et n'exclut pas le concept de caméras intelligentes, mais il n'en demeure pas moins qu'on aimerait avoir une réponse de votre part. Mme la Présidente, on aimerait que la ministre se prononce sur le fond du concept de caméras intelligentes suivant le projet pilote. Et là, là-dessus, on n'a pas... on n'a pas de réponse de la part de la ministre, sachant que c'est une initiative, comme mon collègue l'a mentionné, qui a eu lieu, qui a été mis... une initiative qui a été mise en place, un projet pilote qui avait un objectif louable, là, de protéger ce qu'on a de plus précieux, nos enfants.

En 2018, rappelons-nous, là, que l'objectif de ce projet pilote qui avait été mis en place en partenariat avec l'entreprise BusPatrouille visait à documenter le nombre de dépassements ou de croisements illégaux d'autobus scolaires. On a recueilli des informations. Le projet pilote a été mis en place pendant quelques mois. En juin... Donc, ça, c'était en février 2018. En juin, le rapport est sorti. Le principal constat du projet pilote est à l'effet, donc, qu'il y a des dizaines de dépassements illégaux par jour, des automobilistes qui prennent des risques délibérés ou qui ignorent la loi. Des caméras de surveillance installées sur des autobus scolaires partout au Québec prouvent que les contrevenants sont encore trop nombreux. Ça, c'est un résumé, là.

• (11 h 40) •

Donc, le rapport avait été déposé. En 2021, trois ans plus tard, votre gouvernement... Mme la Présidente, le gouvernement de la CAQ est au pouvoir et le gouvernement semble montrer une ouverture face à l'installation de caméras intelligentes sur les 8 000 autobus scolaires. Aujourd'hui, en 2024, on est en train d'étudier un projet de loi sur la sécurité routière. J'entends la réponse de la ministre, là, sur... disons, sur le libellé, sur la sémantique. Je comprends très bien que le concept de caméras intelligentes n'est pas exclu du libellé, mais est-ce qu'il est exclu des intentions de la ministre? Est-ce que la ministre entend donner suite à ce projet pilote?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Oui, bien, pour une autre fois, je vais repréciser puis, si... Là, on est encore à l'article 1? En tout cas...

La Présidente (Mme Maccarone) : Sur l'amendement.

Mme Guilbault : ...je vais exceptionnellement citer l'article 2 pour répondre à l'article 1 dans la future... la définition qu'on va voir... peut-être même pas aujourd'hui, mais un jour, dans l'article 2. On parle de «notamment le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges», dans le sens que ces choses-là existent déjà. Alors, bien sûr qu'il faut les transposer dans la définition, parce que ces choses-là ne vont pas disparaître. Mais le «notamment», très clairement, et je pense que ma collègue vient juste de le dire, c'est évident que cette définition-là permet d'introduire des nouvelles façons.

Maintenant, on ne fera pas ici le débat de qu'est-ce qui va être utilisé et quand. Ce n'est pas le propos du projet de loi. Le propos du projet de loi, c'est de nous permettre de créer un nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires, et donc d'élargir ce qui, actuellement, est seulement limité à des infractions, et d'aller de l'avant avec les mesures de notre plan d'action sécurité routière, qui sont très, très importantes, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée.

Mme Setlakwe : Merci, mais je... j'hésite. Je ne comprends pas pourquoi la ministre hésite à nous exprimer sa vision ou ses intentions par rapport à une initiative comme celle qui a été mise de l'avant en collaboration avec BusPatrouille en 2018. Est-ce que c'est une initiative qu'elle juge intéressante et qu'elle a l'intention de poursuivre? Qu'on soit à l'article 1, ou 2, ou 3, il me semble que la question est pertinente, puis on mériterait une réponse quant à cette initiative-là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Puis y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Oui, oui. Bien, je pense que ma collègue a posé une question, j'espère que Mme la ministre va lui répondre, parce que c'est... Écoute, on va tous aller sur le téléphone, ça va être long, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député. Mme la...

M. Derraji : ...Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Mais j'ai déjà répondu plusieurs fois et je pense qu'on est à la 10e heure du projet de loi. On commence l'étude de l'article 1, donc, certainement, de notre côté, il y a de l'empressement à aller de l'avant, mais je n'ai senti aucun empressement, ni de l'opposition officielle, ni de la deuxième opposition, à ce jour. Alors, ça, c'est la première chose.

La deuxième, il ne faut pas dénaturer le projet de loi. Le projet de loi, son objectif, c'est de nous permettre d'avoir des sanctions administratives pécuniaires pour des manquements à d'éventuels systèmes de détection qui, oui, pour certains, vont être les actuels cinémomètres photographiques et les actuels systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges qui vont rester là, mais qui pourraient un jour être autre chose. On le sait, d'ailleurs, une des mesures de mon plan d'action sécurité routière, c'était de faire un appel international, vérifier les dispositifs qui sont disponibles sur le marché, voir ce qui se fait ailleurs, qu'est-ce qui pourrait être la meilleure... les meilleures technologies à avoir au Québec pour contrôler un certain nombre de comportements.

Alors, de ramener continuellement un projet pilote qui a déjà eu lieu puis d'essayer d'en faire l'objet de l'article 1 ou de l'article 2 du projet de loi, c'est hors de propos, Mme la Présidente. Si mes collègues veulent reparler de ce projet pilote là, il y aura d'autres tribunes pour le faire, mais, actuellement, l'objectif du législateur et du gouvernement, en tout cas, qui dépose cette pièce-là législative, c'est d'élargir le type de système qui pourrait être utilisé au Québec pour contrôler un certain nombre de comportements. Voilà.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée, avant de passer la parole.

Mme Setlakwe : Merci pour la réponse. Je la comprends, c'est tout à fait clair, mais il n'en demeure pas moins qu'on ne connaît toujours pas... bien, quelle serait la tribune pour parler de... de vos... de votre vue quant à ce projet de... ce projet pilote là.

Je comprends très bien l'objectif du projet de loi, et on n'est pas en train de dire que ce n'est pas un objectif louable, là, d'ajouter des sanctions pécuniaires pour certains comportements, mais il me semble que ce serait beaucoup plus simple d'avoir une réponse puis de pouvoir passer à autre chose.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : J'ai répondu déjà.

Mme Setlakwe : OK. Bien, moi, je voudrais simplement que ce soit dit, là, caméra, micro, que non seulement on ne connaît pas l'intention du gouvernement par rapport à l'initiative de BusPatrouille, on ne la connaît pas, et là je ne connais même pas la tribune appropriée pour obtenir cette réponse-là. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, avant de revenir sur l'amendement, parce qu'on est sur... on est sur un amendement, là, j'aimerais... j'aimerais revenir sur quelque chose que Mme la ministre a dit. Elle a dit qu'elle ne sentait pas d'empressement du côté de l'opposition officielle puis la deuxième opposition à adopter ce projet de loi là. Je veux... je veux vraiment la rassurer, parce que je pense qu'elle ne comprend pas le sens de mes interventions. Je l'ai répété beaucoup, à plusieurs reprises, c'est un enjeu qui me tient extrêmement à coeur, ça fait 10 ans que je travaille sur les enjeux de sécurité routière au Québec, j'ai participé à peu près à toutes les consultations qui étaient possibles de participer là-dessus, j'ai participé à toutes les occasions : tables de concertation, groupes de discussion, groupes de travail sur la sécurité routière. Je me considère extrêmement motivé à adopter le meilleur projet de loi possible.

Donc, mon empressement, là, il est partagé entre agir le plus rapidement possible pour avoir un impact le plus rapide possible sur le terrain, améliorer le bilan routier, mais, en même temps, saisir l'opportunité d'un projet de loi sur la sécurité routière pour avoir le meilleur projet de loi possible, aussi pour améliorer le bilan de la sécurité routière. Donc, oui, ça se peut que ça prenne un peu de temps, ça se peut que ça prenne un peu de temps parce que je vise à voir le meilleur projet de loi, et je le fais pour qu'on ait le meilleur projet de loi n° 48.

Après ça, si Mme la ministre juge que c'est de la perte de temps que d'être consciencieux dans mon travail puis de faire des amendements pour essayer d'avoir le meilleur projet de loi, bien, ça lui appartient, mais je veux juste lui dire que, moi, ça... ça me blesse d'entendre ça parce que je suis très motivé à voir le meilleur projet de loi. Je le fais pour qu'on ait, au Québec, le meilleur bilan de sécurité routière au Québec, c'est un enjeu qui me tient beaucoup à coeur.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

M. Grandmont : ...pour revenir sur le... sur l'amendement, la définition, moi, les réponses de Mme la ministre ne me satisfont pas. Encore une fois, quand on dit... quand on regarde comme il faut, évidemment, on parle de l'article 2 en ce moment parce qu'on a un amendement sur le 1 qui réfère à la définition qu'on a dans l'article 2, donc c'est normal qu'on ait cette discussion-là en ce moment, là. Quand on dit «un système de détection», encore une fois, c'est très large comme... comme terme utilisé, et je m'en réjouissais, parce que ce que je veux, c'est qu'on ait le plus possible d'opportunités

ou de... de moyens pour constater et d'innover, ça, j'en suis, tout à fait. Alors, pourquoi, dans la définition, venir, ce qui m'apparaît à moi, restreindre la définition? Quand on dit le «système de détection», pour moi, c'est le système très large, puis, après ça dans la définition, on dit : «...tout système photographique de détection permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier, notamment le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.» Je comprends qu'il y a un «notamment», là, mais on parle quand même de système, de tout système photographique. Et ma question est simple : Est-ce que la... est-ce que le mot, les mots «tout système photographique de détection» comprend aussi les caméras? Est-ce que ça le comprend ou pas? Parce que, pour moi, ça semble être opposé, ça semble être exclusif. Dans ce cas-là, peut-être que ce n'est pas l'article 1 qu'on doit le modifier, là, peut-être que c'est à l'article 2, dans la définition qu'on vient de rajouter, «captation vidéo» ou «caméras intelligentes», en référence à BusPatrouille, peu importe. Mais est-ce que... est-ce qu'on doit, dans le fond, insister pour l'ajout d'une notion de caméra intelligente, soit à l'article 1, soit dans l'article 2 parce que la définition dans l'article 2 est trop restrictive? C'est ça, la question de fond.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien là je comprends. Cette question-là est effectivement un peu plus ciblée. Parce que le député dit lui-même pourquoi venir restreindre à certains... à certains systèmes spécifiques, qui est pourtant exactement le propos de l'amendement qui est déposé en ce moment. Donc, moi, je suis d'accord avec lui, on veut être large, on veut de la latitude, ce n'est pas les deux seuls systèmes précis qu'on a, mais c'est parce que c'est ceux qui existent actuellement. L'objectif, pour le reste, c'est d'avoir toute la latitude possible.

Mais, suivant sa question, là on est en train de vérifier si, peut-être, à l'article 2, on pourrait ajouter un mot après «photographique» pour être sûrs d'inclure... qui ne serait pas l'amendement puis qui ne serait pas à l'article 1. Mais, pendant qu'on termine, peut-être, l'article 1, on pourrait arriver avec une... Bien, on est en train, en tout cas, de vérifier, mais, peut-être, on arriverait avec une proposition à l'article 2.

• (11 h 50) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...juste revenir sur un point, et je veux le mettre au clair parce que c'est ce que je voulais dire : Mme la ministre, on est là pour amender le projet de loi, pour se donner le meilleur projet de loi pour améliorer le bilan routier. Donc, je tiens à la rassurer, l'empressement, nous aussi, on l'a. On veut bien faire notre travail. Et je la rassure, avec le beau sourire, qu'on veut bien aller dans ce projet de loi. Donc, quand on ramène un amendement par rapport aux caméras intelligentes, c'est parce qu'on a fait nos recherches. Je ne veux pas... Écoute, j'ai un argumentaire de plusieurs heures, ça existe, c'est juste... ce n'était pas clair. Donc, s'ils ne voient pas l'intérêt dans le premier article, on n'a aucun problème, on a fonctionné comme ça dans les autres projets de loi, on peut attendre, on peut voir si ça... si c'est possible de le mettre dans le deuxième article. Mais, j'en suis sûr et certain, la façon avec laquelle la ministre veut améliorer son projet de loi, bien, ça va aider tout le monde, le public aussi.

Je pense que c'est le moment de se donner un projet de loi avant-gardiste en matière de sécurité routière, et, je pense, le fait de le définir... Et je suis d'accord avec elle, si c'est pour le définir davantage dans l'article 2, pas de problème, je le comprends, mais on ne peut pas ni le définir dans l'article 1 ni dans l'article 2. On ne peut pas, Mme la Présidente. Donc, si j'ai bien compris... si j'ai bien compris votre proposition, Mme la ministre, si j'ai bien compris, vous ne voyez pas l'intérêt de mettre «caméras intelligentes» dans l'article 1, mais, vous voulez, dans l'article 2, définir ou ajouter un autre outil technologique, notamment des caméras. Parce que, si on n'a pas de caméra, clairement, les bus scolaires, qui est un enjeu, j'en suis sûr et certain que vous êtes sensible à la question... Les études le démontrent, le dépassement illégal d'un autobus jaune immobilisé avec feu clignotant, c'est de plus en plus fréquent, ça existe. Mais on ne l'a pas. Je ne sais pas si c'est dans votre objectif.

Moi je n'ai pas de problème. Si vous me dites que ce n'est pas la place, je n'ai aucun problème, je le retire. C'est juste on ne peut pas passer à côté de ne pas définir un système de détection. C'est juste ça. Parce que, c'est vrai, j'ai lu le deuxième, il n'y a pas de définition. Donc, on s'essaie avec le premier article, si vous me dites que ce n'est pas la bonne place, on peut le faire dans le deuxième.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, en fait, ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est qu'on ne veut pas ajouter de spécificité à nos définitions actuelles. Au contraire, on veut la plus grande latitude. Donc, on ne va pas ajouter «caméras de surveillance» dans un autre article, mais ce qu'a soulevé le député de Taschereau, la notion de vidéo, dans le terme «photographique», on est en train... c'est parce qu'on est en train de vérifier, parce qu'il y a quand même des considérations sérieuses, là, éventuellement légales, et tout ça, derrière les changements qu'on fait. Donc, on aurait peut-être le régime de preuve. On aurait peut-être une proposition à faire, qui atteindrait notre objectif, peut-être atteindrait celui de la deuxième opposition, mais là on est en train de le valider, là. Mais cette proposition-là serait à l'article 2. Je comprends que les deux débats sont liés, articles 1 et 2, mais ce serait vraiment plus à la définition à l'article 2 qu'il serait approprié de le mettre.

M. Derraji : ...caméras intelligentes? Est-ce que c'est une obligation? Est-ce que c'est quelque chose qui va limiter... limiter le texte? C'est... Juste... je veux comprendre pourquoi.

Mme Guilbault : Bien, parce que ce n'est pas nécessaire.

M. Derraji : Ce n'est pas nécessaire, avoir des caméras intelligentes sur les bus...

Mme Guilbault : Si... Pourquoi mettre les caméras plus que n'importe quel autre moyen?

M. Derraji : Mais...

Mme Guilbault : Quant à ça, quelqu'un d'autre pourrait arriver puis dire : Bien, pourquoi vous ne mettez pas tel autre de... type de système que j'ai vu quelque part? Le souhait...

M. Derraji : Mais c'est une... c'est une très bonne...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Derraji : Oui, désolé. Désolé.

Mme Guilbault : Le souhait, c'est d'être le plus large possible pour ne pas qu'on ait besoin, à chaque fois qu'on veut mettre peut-être un nouveau système, de venir faire des changements législatifs, puis que ça prenne des heures, puis que ce soit compliqué, alors qu'on veut probablement tous ici que le Québec soit toujours le plus innovant et le plus à l'avant-garde possible dans des questions aussi importantes. Donc là, je le répète, là, nous avons déposé un projet de loi dont l'objectif est de nous donner toute la latitude pour pouvoir utiliser les meilleurs systèmes en temps utile selon l'évolution de la technologie puis des systèmes qui sont à la disposition des diverses nations.

Alors, je suis sensible à ce qui a été évoqué par rapport à... au terme «photographique», là, qui, peut-être, pouvait soulever des questions dans l'article 2. Donc, comme je le disais, on est en train de valider avec... avec des équipes de juristes pour être sûrs que, si on fait une proposition, elle ne va pas avoir des angles morts, parfois, qu'il faut bien considérer.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...parlant de projets avant-gardistes. Moi, je pense qu'on avance très, très bien, et c'est toujours intéressant de voir l'échange avec Mme la ministre. Caméras sur les autobus, le rapport a été mis sur une tablette. Ça existe, le rapport, vous l'avez. Vous venez de dire que vous voulez être avant-gardiste. Nous aussi, c'est pour cela qu'on amende le projet de loi. Et juste vous dire, Mme la ministre, c'est qu'il y a des gens déjà... Ces dispositifs sont plus répandus aux États-Unis, ça existe aussi en Ontario, au Nouveau-Brunswick, qui permettent d'identifier les véhicules qui effectuent un dépassement illégal d'un autobus jaune immobilisé avec feux clignotants en marche et panneau d'arrêt activé. Ça existe.

J'ai une seule question : Comment Mme la ministre, aujourd'hui, va s'assurer qu'il n'y a plus de dépassement illégal d'un autobus jaune? Par quel moyen? Par quel moyen? On le voit, on le sait, Mme la Présidente. Il y a même un reportage publié par *Le Droit*, une conductrice d'un autobus à Gatineau indiquait que, sur certains circuits, ce genre d'infraction peut survenir cinq, six fois par semaine. Je vais le répéter. Les dépassements, le genre d'infraction, c'est cinq à six fois. Mme la ministre vient de dire qu'elle veut être avant-gardiste. Je lui parle des autobus jaunes. Comment aujourd'hui elle va s'assurer qu'il y a un système de détection concernant les dépassements des autobus jaunes?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Une voix : ...

M. Derraji : Non, pas de problème, je peux la répéter. Vous voulez être avant-gardiste. Qu'est-ce qu'on fait avec les autobus scolaires? C'est un fait, les dépassements en arrêt. Je vous ai partagé maintenant une conductrice d'un autobus qui disait que ce genre d'infraction peut arriver cinq à six fois par semaine. On oublie ce qu'on a dit par rapport aux caméras intelligentes. Comment, dans le projet de loi, vous allez être en mesure de dire qu'on va surveiller les dépassements des autobus jaunes, qui est un fléau? Ça existe. Il y a des accidents. Par quel moyen?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, je dirais, l'ensemble du projet de loi ou, en tout cas, dans sa quasi-totalité... puis une bonne partie des mesures du plan d'action de sécurité routière est... a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les déplacements. Et là il y aura d'autres articles plus tard, mais les nouveaux fameux systèmes de détection dont on est en train de débattre, il va y en avoir dans les zones scolaires. Il va y avoir des aménagements sécuritaires aussi qui sont rendus obligatoires dans les zones scolaires. Il va y avoir le 30 kilomètres-heure obligatoire dans les zones scolaires. Donc, une très, très bonne partie... Et d'ailleurs le premier axe de mon plan d'action en sécurité routière, c'est des déplacements sécuritaires en zones scolaires. Alors, c'est un des axes clés de mon plan d'action, dont certaines des mesures doivent s'opérationnaliser via un projet de loi. Il faut toujours bien replacer l'esprit, Mme la Présidente, que la pièce

maîtresse de notre action gouvernementale en sécurité routière, c'est le plan d'action en sécurité routière. 27 mesures, 47 sous-mesures, mais, pour certaines, on a besoin d'un projet de loi. Pour certaines, on va avoir besoin de modifications réglementaires aussi. Donc, c'est ça qu'on est en train de faire. On n'est pas en train de refaire un nouveau plan de sécurité routière, là, il est fait. L'objectif, en ce moment, c'est d'y donner suite.

Donc, toute amélioration du projet de loi, bien sûr que je suis ouverte, tu sais, c'est mon neuvième projet de loi, là. Donc, on en a fait beaucoup, beaucoup, d'amendements, et donc ça va de soi. Mais l'objectif, c'est ni de transformer le projet de loi, ni de créer un nouveau plan d'action en sécurité routière, ni de débattre des futurs projets, activités, systèmes qui pourraient être utilisés dans le futur. L'objectif, c'est de se donner les moyens, comme gouvernement, de pouvoir utiliser ce qu'on veut dans le futur sans que ce soit compliqué. Puis d'ailleurs, plus tard, on aura aussi un nouveau système qui va nous permettre d'avoir de la souplesse dans les types d'infraction au lieu d'aller toujours en modifications législatives. Donc, l'objectif aussi, il est pragmatique, là, d'arrêter, des fois, de se compliquer la vie quand on veut juste utiliser quelque chose de nouveau ou de plus performant.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député.

• (12 heures) •

M. Derraji : ...en tout respect, on ne parle pas de zones scolaires. Je parle de dépassement illégal d'un autobus en arrêt, probablement très loin de la zone scolaire, pour aller chercher les enfants, pour les ramener à l'école.

Mme la Présidente, parlons du rapport. Ce rapport existe au ministère, et Mme la ministre est en train de me dire qu'on ne va pas compliquer la vie, on se voit parce qu'on veut juste faire un projet de loi. Bien, excusez-moi, le projet de loi, son titre, 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... Le projet de loi introduit des systèmes de détection. Ça, c'est le titre du projet de loi.

Je vais... je vais lire et citer le rapport de BusPatrouille, et c'est très important pour les gens qui nous écoutent, parce que, quand même, aujourd'hui, on a l'occasion de parler de quelque chose qui a fonctionné. Le rapport réalisé par BusPatrouille, à l'époque, avait permis... Là, à l'époque, c'est quoi? À l'époque où il y avait un projet pilote qui a été annoncé par mon collègue député de Pontiac, où il était ministre du Transport, où une douzaine d'autobus, dans plusieurs régions du Québec, dont l'Outaouais, l'Estrie, le Québec... Et ça a eu lieu l'hiver 2018. Le rapport réalisé par BusPatrouille, à l'époque, avait permis de répertorier 1 800 dépassements illégaux du bras d'arrêt pour les 13 autobus équipés de caméras avec un taux moyen de 3,8 infractions par autobus par jour. 3,8 infractions par autobus par jour.

Donc, on veut réformer le Code de la sécurité routière. Mme la ministre nous invite à une commission parlementaire, mais elle ne veut pas qu'on rajoute autre chose. Je pense qu'on ne se comprend pas sur la finalité de réviser un Code de la sécurité routière. Moi, quand j'ai vu que... la loi modifiant le Code de la sécurité routière, je pense qu'on doit parler de toute la sécurité routière, et la question qui se pose : Est-ce que l'enjeu des autobus scolaires est un enjeu ou pas? Et ça a été démontré, le taux de... moyen d'infractions, c'est 3,8 infractions par jour. Et le projet pilote, au Québec, avait été décrit comme le plus préoccupant par BusPatrouille et réalisé en quelques années... À Gatineau, en six semaines, Gatineau, 114 infractions avaient été comptabilisées aux abords d'un seul véhicule. C'est le... la sixième pire fréquence d'infractions. Donc, aujourd'hui, si on ne parle pas de caméras intelligentes, je ne pense pas qu'on est en train de moderniser le Code de la sécurité routière. C'est une occasion manquée. C'est pour cela... je me demande, encore une fois, combien ça vaut, une vie humaine.

Je pense, si on est là, dans le cadre du Code de la sécurité routière, on doit prendre ça. Le rapport est là. Le ministère a ce rapport, ils l'ont. Donc, le rapport existe depuis 2018. J'arrive devant un projet de loi où Mme la ministre nous dit qu'elle veut réformer le Code de la sécurité routière afin d'introduire, je le dis bien, d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection. Elle-même l'annonce, elle veut ramener des nouvelles dispositions aux systèmes de détection. On parle de caméras intelligentes. Pourquoi? Ça existe. On ne peut pas, encore une fois, dire que ça n'existe pas. C'est depuis 2018. On est en 2024. Donc, on ne peut pas faire abstraction que ça n'existe pas. Ça a donné d'excellents résultats.

Donc, si on laisse le projet de loi tel qu'il est aujourd'hui, ça veut dire que le gouvernement vient de nous annoncer qu'il n'y aura pas de caméras intelligentes sur les bus scolaires. Si c'est ça, la volonté, moi, je veux juste que la ministre me le dise, est-ce que c'est ça, la volonté. Si c'est la volonté, je comprends, on passe à autre chose, on vote sur l'amendement, et je comprends que c'est un refus. Mon temps, il est aussi précieux, mais je ne veux pas commencer à continuer un débat sur quelque chose qui me paraît très logique. On ne peut pas parler d'un système de détection et ne pas parler de caméras intelligentes aujourd'hui.

Donc, je répète ma question, Mme la Présidente, à Mme la ministre, si elle n'est pas intéressée par les caméras intelligentes sur les bus scolaires, non ou oui? Et j'arrête le débat. Ce n'est pas grave.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, comme je l'ai dit plusieurs fois, en ayant une définition la plus large possible, ça va justement permettre, entre autres, au gouvernement d'utiliser des caméras de surveillance, s'il le souhaite, et autres systèmes. Donc, c'est l'inverse de ce qu'essaie de plaider mon collègue, qui plaide exactement l'inverse de la réalité, puisque... depuis tout à l'heure, je lui explique qu'en élargissant la définition, ça va, entre autres, permettre d'utiliser des caméras intelligentes, si on le souhaite, et n'importe quel autre système. Donc, ça me semble assez simple, là. Et c'est ça.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci... merci. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup. Oui, j'avais une question pour Mme la ministre par rapport, justement, à la diversité, là, des outils dont on veut se doter pour être capables de constater des... des constats d'infraction... des infractions, en fait. Je sais que c'est utilisé par des municipalités, notamment dans le cadre de recherches, c'est-à-dire que, par exemple, je pense à des... je pense, des recherches d'ailleurs qu'a menées Marie-Soleil Cloutier de l'INRS, qu'on a rencontrée ici, là. Vous vous souvenez de la chercheuse qui avait été très pertinente, très éloquente, une bonne vulgarisatrice. Elle va d'ailleurs être contente de m'entendre le dire, j'apprécie beaucoup son travail. Tout ça, tout ça pour dire que je pense qu'il y a des municipalités, des fois, qui mettent à profit les images qui sont captées pour documenter, pour faire de la recherche.

Je pense, entre autres, à une étude, justement, du Pr Cloutier où elle constatait les presque collisions, dans le fond, des moments où, finalement, une voiture passe proche d'un piéton, ou d'un cycliste, ou d'une autre... d'un autre automobiliste, et finalement il n'y a rien qui se passe, il n'y a pas de dommage matériel, il n'y a pas de... il n'y a pas de blessé grave, ou léger, ou mortel. Mais on constate que... Et c'est... c'est souvent des indices comme ça qui sont intéressants, parce que ça nous permet de voir qu'il y a des secteurs, des tronçons de route notamment, bien, évidemment, là, les boulevards, hein, qui sont... les artères, en fait, là, qui sont souvent plus propices à avoir des collisions, parce qu'on a un bon flot de véhicules, une vitesse qui est quand même assez importante puis, en même temps aussi, beaucoup de piétons et des cyclistes qui circulent parce que c'est alimenté par le transport en commun, parce qu'on traverse des quartiers, etc. Mais donc cette information-là, elle est très utile pour les chercheurs qui vont documenter les presque collisions, mais aussi les collisions, pour comprendre quelles sont les manoeuvres qui occasionnent ces presque collisions ou ces collisions-là.

Donc, un peu dans le même esprit, là, que l'idée d'ajouter les caméras, parce que vous comprendrez qu'on documente moins bien une presque collision avec une photo qu'avec une vidéo, dans le fond, là. Dans le fond, est-ce que... est-ce qu'on peut se donner... Dans le fond, ma question est à double... double volet, là : Est-ce qu'on peut se donner justement l'ouverture d'aller vers des systèmes... un plus large éventail de systèmes de détection, incluant la vidéo, la captation vidéo? Puis est-ce qu'on pourrait éventuellement aussi avoir des collaborations avec des chaires de recherche pour partager ces images-là, en s'assurant évidemment que tout ça est anonyme, là, puis tout ça, là, mais pour s'assurer aussi de documenter les risques puis découvrir les meilleures pratiques aux bons endroits aussi?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, comme je le disais, on n'est pas actuellement dans le choix des futures méthodes. On est en train d'évaluer tout ça et... Mais, pour pouvoir évoluer puis pour pouvoir innover puis moderniser, que ce soit la signalisation ou les appareils de détection, il faut, d'abord et avant tout, se donner la possibilité de le faire dans le CSR. Donc, c'est ça, l'objectif du projet de loi, Mme la Présidente. Mais je trouve ça intéressant. Puis éventuellement, à un moment donné, on va avoir terminé le projet de loi, mais nous, on va aller de l'avant. Éventuellement, on va avoir des nouveaux ACA, on va avoir des nouveaux systèmes, on va l'annoncer, on va le communiquer puis on va évoluer à travers le temps, bien au-delà de ma petite personne, là. Je veux dire, le gouvernement va continuer d'évoluer en sécurité routière après nous, mais, actuellement, ce qu'on veut, c'est vraiment de pouvoir se donner les moyens d'évoluer et de penser en dehors de la boîte, de peut-être un jour avoir des projets comme celui-là, de pouvoir faire ce qu'on veut le moment venu. Ce sera dans un... dans un deuxième temps, je dirais, dans le sens qu'on travaille déjà là-dessus, on est déjà en train de faire une revue de ce qui se produit. Puis là j'ai ressorti mon Plan d'action en sécurité routière, là. Donc, tu sais, quand je regarde l'axe a, quand je regarde... On est en train de préparer une stratégie des mobilités innovantes, ce n'est pas directement dans le propos d'aujourd'hui, mais ça va tout dans le même sens de dire on veut... on veut être innovants. Alors... Puis c'est pour ça qu'on souhaite être le plus large possible.

Puis là, éventuellement, quand on va arriver à l'article 2, on aura notre proposition, mais, dans la future définition, on va proposer, en fait, de retirer le terme «photographique de détection» pour vraiment parler de «tout système permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier». Donc, «tout système permettant de [...] surveiller un comportement routier», on va enlever la notion de photographique qui peut-être pouvait paraître inutilement restrictive ou en tout cas amener des questionnements. Donc, vraiment, on va être très, très, très large. Alors, on pourra mettre... bien, «mettre ce qu'on veut là-dedans»... évidemment, là, tu sais, il va y avoir des gens qui vont nous conseiller puis il y a des gens professionnels de ça qui vont nous faire des recommandations, là, mais on va se donner vraiment beaucoup de latitude pour pouvoir évoluer.

• (12 h 10) •

M. Grandmont : ...c'est une... c'est une ouverture intéressante. Puis je suis content de voir que la... que Mme la ministre a compris, dans le fond, le sens de mon intervention, de nos interventions. Je ne veux pas mettre des mots dans la bouche de mes collègues de Mont-Royal—Outremont et Nelligan, mais, en tout cas, moi, ça me rassure, effectivement. Parce que la façon que je comprenais la question des systèmes de détection, puis je m'en réjouissais, je voulais que ce soit le plus large possible, qu'on puisse se donner le plus de marge possible, que le spectre d'outils à utiliser dans les prochaines années pour avoir un impact le plus positif possible soit le plus large possible. Donc, si on s'en va vers ça, je suis... je suis tout à fait intéressé à ce qu'on en rediscute tantôt, là, dans l'article 2 au niveau de la définition du «système de détection».

Puis, bien, pour, évidemment, là, la question, là, d'utiliser, là... de faire des partenariats avec les chaires de recherche sur les enjeux de sécurité routière qui visent à protéger davantage les usagers vulnérables, notamment, là, les cyclistes et les piétons, évidemment, on ne peut pas mettre ça dans le projet de loi, mais c'est une perche que je tends à Mme la ministre. Et j'espère que... en tout cas je sens de l'ouverture, de son côté, j'espère qu'elle la saisira et puis

qu'elle pourra prendre des ententes, collaborer. Elle-même tend des... des perches, là, avec les différentes chaires de recherche pour développer des partenariats pour avoir les meilleures pratiques possibles. Donc, ce sera tout pour l'instant.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

Mme Setlakwe : Merci, Mme la Présidente. Bien, je serai brève. Honnêtement, j'apprécie notre échange. Puis, quand j'ai dit, plus tôt... je suis à l'article 2, là, moi aussi, je suis rendue plus loin. Je pense que l'ajustement doit être à l'article 2. Je lisais la définition de façon très large. Elle est large. Puis, je pense, c'est l'intention, c'est de la garder large et ne pas être... ne pas être obligé de revenir avec une modification législative, si jamais le gouvernement choisissait de mettre de l'avant une autre technologie ou... De toute façon, il va y avoir des nouvelles technologies. Donc, on va attendre de voir l'amendement.

Donc, effectivement, «système photographique», c'est peut-être ce mot-là, là, qui est problématique. Mais autrement il y a deux parties à la définition. Il y avait «tout système photographique de détection permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier». La deuxième partie, c'est les exemples. «Notamment», on sait tous qu'est-ce que ça veut dire, «notamment», là, je ne voyais pas qu'on excluait. Mais effectivement, peut-être que «photographique», ça exclut une caméra intelligente qui prend une vidéo. Donc, on va attendre de voir l'amendement là-dessus.

Mais ma deuxième... ma deuxième question, puis ce n'est pas pour répéter ce qui a été dit, mais là, je prends connaissance, moi aussi, là, d'un article récent. Tu sais, là, on n'est plus en 2018 avec le projet pilote, le rapport, qui était quand même... qui était quand même intéressant. On aimerait savoir où le gouvernement en est, où le ministère en est avec l'idée de mettre de l'avant des caméras sur les autobus. Puis là je vois... je vois les enjeux. Il y en a, des enjeux qui sont sous étude. Je lis, là, que le ministère n'exclut pas la tenue d'un... bon, d'un autre projet pilote, mais est conscient des nombreux enjeux à considérer, le cas échéant, notamment la problématique de délivrance de constats d'infraction sur la base de preuves captées par des caméras d'infraction sur des autobus. Québec spécifie que les systèmes de visibilité périphérique de même que le système de freinage automatique d'urgence et le bras d'arrêt allongé sont, tout comme les caméras, actuellement en évaluation par Transports Canada, etc.

Donc, on le voit très bien, là, que c'est quelque chose qui est en... qui est en cours de réflexion. Est-ce que vraiment la ministre ne souhaite pas élaborer à ce stade-ci sur où c'en est rendu? Puis, si elle a l'intention de poursuivre les démarches par rapport à tout ce qui implique la sécurité de nos enfants autour des autobus, mais pas juste en zone scolaire. L'autobus... La sécurité des... des enfants autour des autobus, ce n'est pas juste en zone scolaire.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, c'est certainement un sujet qui est très important. C'est pour ça qu'à l'époque on avait mis... associé neuf points d'inaptitude à quelqu'un qui ne respecte pas un feu d'arrêt. Il y a des campagnes importantes qui se font, de la FTA, à laquelle j'ai participé, d'ailleurs, cette année. J'ai fait un tournage dans un autobus scolaire avec des enfants pour faire une campagne de sensibilisation. On a 11 000 chauffeurs un peu partout qui, tous les jours, aussi font cette sensibilisation-là, aux règles de sécurité, pour nos enfants, donc. Puis, même si ce n'est pas directement le projet dont parlent les collègues, tout ce qu'on fait dans le Plan d'action en sécurité routière, c'est quand même une petite révolution en matière de sécurité dans les zones scolaires.

Donc, on pose... déjà des gestes très forts, mais il ne faut jamais rien exclure. Puis c'est pour ça que ce qu'on souhaite faire avec le projet de loi, c'est de... c'est de se donner des moyens très larges pour que, dans le futur, on puisse aller de l'avant avec quel que soit le projet qu'on... quelle que soit l'utilisation des systèmes qu'on va y faire ou d'éventuels autres projets pilotes. Là, on parle des caméras sur des autobus, mais ça pourrait être d'autres projets pilotes dans d'autres types de contextes. On veut pouvoir avoir la latitude nécessaire pour mettre en place ou tester n'importe quel autre nouveau système qui nous serait recommandé sur la base de l'expertise, de l'évolution de la science, des recherches, l'INRS, et compagnie, tous ces gens-là qui font de la recherche au quotidien sur la sécurité routière.

Alors, avec le libellé qu'on va proposer dans l'article 2, si un jour on veut utiliser des caméras intelligentes, si on veut utiliser des caméras de surveillance, si on veut utiliser quoi que ce soit d'autre qui nous serait proposé, on va pouvoir le faire parce qu'on va parler de tout système permettant de surveiller un comportement routier. Donc là, on a la latitude. On consacre, finalement... ou on va consacrer dans l'éventuel amendement toute la latitude qu'on souhaite se donner comme législateurs pour, comme je disais, pas seulement moi comme ministre actuellement, mais éventuellement mes successeurs aussi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...Mme la ministre le voit très bien, moi, j'ai aimé les échanges. Elle va voir l'empressement. Moi, on passe au deuxième article. Je pense que la discussion donne un fruit. Et, je pense, le fait de ne plus parler de photographie, de «système photographique», c'est excellent. Et, dans l'échange, c'est mentionné, les caméras. Donc, moi, écoutez, ça fait mon affaire.

Vous savez quoi? Je retire mon amendement. On passe au deuxième. Pas de problème. Ce qui est bien, c'est que la ministre a compris ce qu'on voulait dire depuis tout à l'heure. C'est juste ça. Parce qu'on ne peut pas laisser les autobus... C'est un fléau, ça existe. Et je pense qu'elle a accès à tous les rapports des anciens projets pilotes, on n'a pas besoin d'un autre... d'un autre projet pilote. On a besoin de caméras intelligentes.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il consentement pour retirer l'amendement proposé par le député de Nelligan?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il y a consentement. Merci beaucoup. Alors, nous procédons au débat...

Mme Guilbault : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous pourriez. Vous pourriez intervenir sur l'article 1.

Mme Guilbault : Bien, juste sur la dernière intervention. Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, oui, oui. Allez-y. La parole est à vous.

Mme Guilbault : Ah oui? OK. Bien, parfait. Non, mais juste pour être certaine qu'on dit... qu'on dit bien la même chose. Alors, effectivement, des caméras de surveillance, avec le futur amendement à l'article 2... des caméras de surveillance pourraient être utilisées, si on le souhaite. Mais ça inclut cette option-là, mais sans prendre aucun engagement formel sur aucun projet à ce stade-ci, parce qu'on est en train de faire une revue de littérature, on est en train d'évaluer les différents dispositifs, les différents systèmes qui sont à notre disposition en 2024 et les années suivantes. Donc, on prendra les meilleures décisions le moment venu, mais on se sera donné, législativement parlant, les moyens d'aller de l'avant avec le meilleur choix parmi ce qui nous sera proposé par nos experts.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...le député.

M. Derraji : ...réponse très intelligente. Aucun problème. Notre rôle de législateur, c'est ne pas se limiter. Le législateur s'occupe de mettre dans la loi la mesure. Je prends bonne note qu'il y a l'intérêt. Là, maintenant, il va y avoir d'autres forums, crédits. Aux périodes de questions, on va questionner l'utilité du projet pilote de BusPatrouille. Mais au moins, en date d'aujourd'hui, on avance. Parce que, tout à l'heure, Mme la Présidente a dit l'empressement. Probablement que, si on prend le temps très bien, on va bien faire les choses. Et je salue son ouverture de mettre des... d'enlever le mot «photographique» et de mettre «tout système», y compris les caméras intelligentes. On avance, Mme la Présidente. Très bien.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions à l'article 1? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Nous procédons à l'article 2. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Alors, article 2 : L'article 4 de ce code est modifié par l'insertion, selon l'ordre alphabétique, de la définition suivante :

«"système de détection" : tout système photographique de détection permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier, notamment le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges;».

En commentaire, l'article 2 du projet de loi introduit au Code de la sécurité routière la définition de l'expression «système de détection» qui vise tout système photographique permettant de mesurer ou de calculer la vitesse d'un véhicule routier ou de surveiller un comportement routier, notamment le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. Le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges sont les appareils présentement utilisés soit pour mesurer la vitesse d'un véhicule ou pour contrôler l'arrêt à un... l'arrêt à un feu rouge.

La Présidente (Mme Maccarone) : Et, si je comprends bien, vous avez l'intention de poursuivre avec un amendement que nous n'avons pas encore reçu.

Alors, nous allons suspendre juste quelques instants. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 19)

(Reprise à 12 h 20)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous reprenons nos travaux. Mme la ministre, pour la lecture de votre amendement à l'article 2, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Ah! il est là. OK. Bon, bien, parfait. Merci, Mme la Présidente. Donc, amendement à l'article 2, que je propose : Supprimer, dans la définition proposée par l'article 2 du projet de loi, «photographique de détection».

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Alors, tel que proposé informellement tout à l'heure, mais on évite de venir amener une précision supplémentaire qui pourrait donner l'impression que c'est restrictif ou, en tout cas, qui pourrait amener plus de questions que de réponses. Donc, on se donne toute la latitude en parlant seulement de «système».

La Présidente (Mme Maccarone) : ...député de Nelligan.

M. Derraji : ...une précision. Quand on parle de la latitude, et je la comprends très bien, c'est tous nouveaux appareils technologiques, y compris les appareils... les caméras intelligentes?

Mme Guilbault : Oui. Des caméras intelligentes pourraient être utilisées avec ce libellé-là.

M. Derraji : OK.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il... Oui. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Donc, je ne sais pas si on peut faire défiler, mais le reste demeure, là, «notamment le cinémomètre photographique»? Oui. C'est ça. Parfait. OK.

Bien, parfait. Excellent. Moi, je suis bien d'accord avec cette proposition-là. Ça rejoint l'objectif qu'on poursuivait, là, d'élargir, de se garder les portes ouvertes pour l'avenir, de faire évoluer, d'accepter ou, en fait, de pouvoir utiliser tout... toute avancée technologique qui nous permettrait de mieux faire le travail sur le terrain pour constater des infractions et améliorer le bilan routier. Donc, moi, ça me rejoint.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 2 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté. Merci. Nous procédons maintenant à l'article 2 tel qu'amendé. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...avant de passer à l'article 3, je vais avoir un amendement, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous avez un amendement à l'article tel qu'amendé?

M. Derraji : Non, non. Une fois amendé, on a un 2.1 qui va arriver. Donc...

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. C'est noté. Oui. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : J'ai des amendements... moi, j'ai des... un amendement pour l'article 2 tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est... Oui, c'est ça. Parce que, là, ça fait que, là, on va... on va... Vous souhaitez modifier l'article tel qu'amendé?

M. Grandmont : Exact. Ajouter une définition, en fin de compte.

La Présidente (Mme Maccarone) : Voilà. Est-ce que votre amendement est prêt?

M. Grandmont : Oui. Je pense que ça vous a été partagé. Si ce ne l'est pas, ça devrait être prêt.

La Présidente (Mme Maccarone) : OK. Ça fait que nous allons suspendre les travaux juste quelques instants pour donner le temps pour le trajet de l'amendement en question. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 23)

(Reprise à 12 h 38)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous reprenons nos travaux, et, M. le député de Taschereau, je vous cède la parole pour la lecture de votre amendement... qui souhaite amender l'article 2 tel qu'amendé.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, écoutez, c'est un débat qu'on a eu, là, évidemment, là, à quelques reprises, là, pendant les audiences, notamment. J'avais dit aussi, pendant les...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...faire la lecture de votre amendement en premier, s'il vous plaît.

M. Grandmont : Ah oui! C'est vrai. Bien oui, bien oui! Tout à fait. Vous avez raison, merci de me rappeler à l'ordre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

M. Grandmont : Donc, dans le fond, c'est d'ajouter une définition au... à l'article 2 tel qu'amendé, là, puis c'est la notion de «corridor scolaire». Donc : «Toute route, trottoir ou zone [relié à] une école à ses zones environnantes et utilisées par les élèves pour se rendre de leur domicile à l'école et vice-versa.»

Puis je me rends compte en lisant, là, qu'on a pris textuellement, là, la proposition qui a été faite par Piétons Québec, et évidemment, pour Piétons Québec, c'était évident que ça se passait à pied ou à vélo dans cette organisation-là. Si on veut être plus précis, là, on pourra... puis on pourra voir au fil des discussions s'il y a moyen de simplement ajouter des mots, là : «Toute route, trottoir ou zone relié à une école à ses zones environnantes et utilisées par les élèves pour se rendre à pied ou à vélo de leur domicile à leur école et vice-versa.» L'objectif étant qu'on ajoute cette définition-là parce que, bien, vous le savez aussi bien que moi, là, le plan de sécurité routière qui a été déposé, là, par Mme la ministre, le plan 2023-2028, donc, sur les cinq prochaines années, là, considérant que 2024 est à peine entamé, on veut... on veut s'assurer d'avoir le meilleur plan de sécurité routière.

• (12 h 40) •

Puis Mme la ministre parlait, là... faisait référence à la notion de corridor scolaire, puis ça a été... disons que ça a été une surprise, et pour nous et pour les groupes aussi, là, qui sont... bien, qui ont participé aux audiences, de se rendre compte que, finalement, on était passé de la zone... de la notion de corridor scolaire à la notion de zone scolaire. Puis on nous avait répondu que c'est parce que c'était beaucoup plus facile à définir ce que c'était qu'une zone scolaire.

Puis je comprends que c'est facile à définir, c'est des quatre rues autour d'une école, mais, en même temps, comme le rappelaient, bien, tous les groupes, en fait, là, 85 % des accidents, des accidents graves, des collisions, donc, qui mènent à des enfants qui se blessent, 85 % de ces collisions-là, donc, se passent à l'extérieur de la zone scolaire, sur le chemin de l'école, sur la distance entre l'école et leur domicile, donc dans le corridor scolaire. Puis 95 % des décès d'enfants sur les routes, quand ils se rendent à pied ou à vélo à l'école ou quand ils retournent chez eux, bien, ça se passe aussi à l'extérieur de la zone scolaire, donc, encore une fois, sur le chemin de l'école.

Donc, si on veut vraiment... Puis, je comprends, la première motivation de Mme la ministre, si on se rappelle bien de comment on en était arrivés à un plan de sécurité routière, bien, c'est la sécurité autour des écoles. Mais, si on est en train de ne pas couvrir 85 % des collisions menant à des accidents et 95 % des collisions menant à des décès, on est en train de passer à travers l'esprit même de ce qui avait motivé Mme la ministre à faire son plan, à déposer son plan de sécurité routière 2023-2025... 2028, pardon.

Je me permets de rappeler, là, un peu, là, des... Ah! puis je me rends compte que j'ai mal cité. En fait, là, ce n'était pas Piétons Québec, c'était Pas une mort de plus qui avait... qui avait utilisé la définition qu'on a ramenée ici, qu'on propose de faire en amendement. Mais donc ce que ce collectif-là disait, c'est que la zone scolaire est très restreinte et ne concerne que les tronçons de rue directement adjacents à une école. Alors, les élèves ont grandement... ont besoin, en fait, de l'ensemble de leur trajet... que leur trajet soit sécuritaire. Nous suggérons plutôt d'utiliser l'expression «corridor scolaire» pour toute une route... pour toute route, trottoir ou zone reliant une école à ces zones... à ces zones environnantes utilisées par les élèves pour se rendre de leur domicile à l'école et vice-versa.

Vivre en Ville nous disait : «Afin d'améliorer la sécurité des enfants dans leurs déplacements vers l'école, il faut agir sur l'ensemble de leur cheminement en intervenant sur le système routier. De 2011 à 2020, il y a eu 3 031 enfants piétons, donc de 14 ans et moins, qui ont été blessés, toutes gravités confondues, légères, graves, mortelles, dont 42 enfants piétons décédés sur nos routes au Québec. Moins de 14 % des enfants blessés et seuls 5 % des enfants tués dans la même période se trouvaient dans un environnement scolaire, donc dans la zone scolaire.»

Donc, on est... on est en train de passer à côté de l'essentiel, il me semble, si on ne se permet pas d'aller vers une définition claire de ce qu'est un corridor scolaire. Puis je soumets une définition, mais, comme je le disais tantôt, je suis très ouvert à en discuter sur la formulation avec Mme la ministre. On se rappellera que la Ville de Montréal nous avait présenté une carte fort intéressante et pertinente, dans laquelle ils avaient tracé des rayons d'un kilomètre autour de l'école. Est-ce qu'on devrait parler du réseau routier compris à l'intérieur d'un rayon d'un kilomètre autour d'une école? Est-ce que c'est ça qui devrait servir de référence pour définir, dans le fond, ce que c'est que le corridor scolaire? Je comprends, là, qu'il y a un enjeu d'évolution dans le temps de ce que c'est que le corridor scolaire. Moi, j'ai travaillé sur des... en partenariat, avec la Ville de Québec notamment, sur l'identification des corridors scolaires pour toutes les écoles de la ville de Québec. Donc, ce n'est pas moi qui l'a fait directement, là, mais, je veux dire, j'ai travaillé assez près, avec mes chargés de projet à l'époque, pour savoir que la façon d'utiliser... de définir ce que c'était, un corridor scolaire, c'était de prendre les codes postaux des jeunes qui fréquentent une école, puis, après ça, d'identifier les routes par lesquelles ils sont susceptibles de se déplacer. Donc, si on prend les codes postaux... évidemment, les cohortes scolaires évoluent, et donc les codes postaux des jeunes qui circulent vers l'école à pied ou à vélo tendent à changer avec le temps, et donc ça peut bouger. Donc, on pourrait aussi aller vers une définition qui serait plus générale, «tout chemin emprunté par les élèves», puis, après ça, bien, plus loin dans le projet de loi ou dans un règlement, venir imposer aux

écoles de... par exemple, à tous les cinq ans, ce qui me semble un délai raisonnable, à tous les cinq ans, de refaire l'identification des corridors scolaires. Mais ce qui est important pour moi, c'est qu'on réussisse à venir sécuriser, plus loin dans notre projet de loi, avec cette définition-là de «corridor scolaire», les déplacements des jeunes vers l'école à pied ou à vélo. C'est ça, l'objectif.

Puis, comme on le voit actuellement, il y a peu ou pas... il y a peu, en fait, d'accidents graves ou mortels sur le pourtour de l'école, puis c'est normal parce qu'une fois rendu à l'école, bien, tout le monde ralentit ou, en tout cas, la plupart des gens ralentissent. Souvent, c'est là aussi qu'on fait de la surveillance scolaire. Quand il y a des opérations au début de la... à la rentrée scolaire ou au retour du printemps parce que les jeunes recommencent à marcher puis à utiliser leur vélo un petit peu plus pour aller à l'école, donc, à ces périodes critiques là, bien, quand il y a des opérations policières, bien, c'est autour des écoles directement. Les policiers veulent être visibles puis envoyer un signal. Évidemment, ils ne vont pas... En tout cas, c'est plus facile de s'installer à côté de l'école puis c'est généralement ce qu'ils vont faire, donc... Puis, généralement aussi, il y a le nombre. Il y a beaucoup... Comme tout le monde converge vers l'école, bien, il y a une espèce de sécurité par le nombre qui s'installe. Tout d'un coup, il y a comme beaucoup de petits piétons, beaucoup de petits cyclistes qui sont autour de l'école, dont c'est tout le... dont c'est tout... dont c'est le point d'arrivée, finalement, et donc les automobilistes sont plus vigilants à cet endroit-là. Puis il y a de la signalisation aussi, on est proche d'une école.

Donc, tout ça milite vraiment en faveur de travailler sur le déplacement en dehors de cette zone-là, le corridor scolaire, donc en amont et en aval, dépendamment si on est le matin ou le soir. Donc, moi, c'est ce que je propose. Puis, comme je vous dis, là, je ne suis pas fermé à une modification, là, suite aux discussions qu'on aura, là, du libellé, parce qu'avoir la bonne définition, je comprends que c'est un enjeu, mais il me semblerait important de le faire pour s'assurer de bien sécuriser les déplacements de nos jeunes vers l'école.

Encore une fois, je le rappelle, là, l'intention dans le plan de sécurité routière déposé par la ministre était le bon, l'intention était la bonne. On doit sécuriser le déplacement des jeunes, mais on ne peut pas se restreindre simplement aux quatre rues qui sont autour de l'école. On manque la cible. On est en train d'oublier 85 % des accidents menant à des blessures puis 95 % des accidents menant à des décès. Ce serait dommage de passer à côté de ça. Je pense que ça vaut la peine de trouver la bonne définition. J'en propose une. Puis, encore une fois, comme je vous dis, tantôt, on devrait peut-être ajouter, là, «à pied ou à vélo», «se rendre à pied ou à vélo à l'école et vice-versa», mais donc c'est ça, la proposition, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, d'abord, je veux dire, je suis très sensible au point qui est soulevé par mon collègue, là. C'est d'ailleurs une des raisons principales pour lesquelles on a décidé de confectionner ce plan-là d'action pour la sécurité routière, qui est à l'origine du projet de loi qu'on étudie présentement. Et le député a raison, là, dans le premier axe du plan, il est question à la fois des zones scolaires et des corridors scolaires. C'est sûr que, là, actuellement... puis je comprends que, probablement, il va dire qu'on est à l'article pour l'introduction de définitions, puis je comprends très bien, là, puis il a raison, mais c'est sûr que, quand on introduit une nouvelle définition qui n'existe pas actuellement, on se demande, par corollaire, qu'est-ce qu'on a l'intention d'en faire plus tard. Parce qu'on introduit une nouvelle définition, j'imagine que c'est pour proposer des mesures qui vont la concerner plus tard, sinon ça ne serait pas utile de l'introduire. Donc là, on ne sait pas exactement c'est quoi, l'objectif précis d'introduire cette définition-là ou plutôt qu'est-ce que, plus tard, le député va proposer de faire avec cette nouvelle définition là. Donc, c'est sûr que, là, on... il nous manque une partie de l'information. Mais, en même temps, je comprends très bien qu'ils doivent suivre la séquence, puis là on est à l'étape des définitions. Donc, ce n'est pas du tout une critique, c'est simplement le fait qu'il nous manque une partie de l'information. Parce que, comme on l'a dit en consultations aussi — parce que c'est revenu, la question du corridor scolaire — c'est sûr que les zones scolaires... il existe déjà un règlement sur la définition des zones scolaires. D'ailleurs, on va le modifier et on va faire en sorte qu'on aura le 30 kilomètres-heure obligatoire partout dans les zones scolaires.

Mais pour ce qui est des corridors scolaires, puis ça a été discuté, puis possiblement avec la FQM, là... c'est ça, j'y vais de mémoire, puis je ne veux pas mettre des mots dans la bouche de personne, mais c'est sûr que la réalité d'une grande ville versus un village ou, tu sais, une petite municipalité... puis j'en parlais avec mon collègue de René-Lévesque, qui a été maire de Baie-Comeau, mais, avant d'imposer... puis encore là, je le fais sous toutes réserves, parce que je ne sais pas si ce serait l'intention du collègue de Taschereau, mais, avant d'aller de l'avant avec des obligations mur à mur, indépendamment de la taille et des moyens des municipalités, il faut être prudents. Donc, c'est pour ça que les obligations, elles sont dans les zones scolaires.

Mais pour ce qui est des corridors scolaires, quelle que soit la définition... là, on a une proposition de définition qui me semble intéressante, mais, avant de l'introduire et d'éventuellement amener des obligations uniformes sur ces notions-là ou ces zones-là, qui seraient nouvellement définies, de corridor scolaire, on ne peut pas, à notre sens, le faire de la même façon qu'on le fait pour les zones scolaires, parce que ça peut avoir des incidences qui sont majeures dans certaines municipalités, et donc... et je réfère, là, à mon plan d'action sur la sécurité routière... la façon dont on compte atteindre l'objectif pour les zones limitrophes aux zones scolaires, donc, si on veut, le différentiel entre corridor scolaire et zone scolaire, c'est via le guide qu'on va mettre à jour, *Redécouvrir le chemin vers l'école*, et donc c'est ça, de voir la façon dont on peut proposer des aménagements. Il est écrit ici, là — c'est parce que j'ai mon plan d'action toujours pas loin ici, là — les mesures 1 et 2. Donc, on est là-dedans. Puis on y prescrit, à 2.1, là : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du guide d'application

élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable.» Donc, c'est ça. Et là le fameux guide, à 2.2, on dit qu'on va l'actualiser, et... c'est ça.

• (12 h 50) •

Puis je me souviens du comité de parents aussi, qui était venu puis qui disait : C'est ça, effectivement, des fois autour des écoles, il y a des questions à se poser et des choses à faire. Et moi, je disais : On pourrait, dans la révision du guide en question, essayer de venir... je n'aime pas le mot «prescrire», parce que ça a quelque chose d'impératif, mais venir encourager les comités de parents à s'asseoir, à se créer des structures de concertation, de consultation très locale, parce que les gens qui habitent autour de leurs écoles, dans leurs quartiers, c'est eux qui les connaissent le mieux, beaucoup mieux que moi qui connaît mon propre quartier, mais je n'ai pas la prétention de connaître tous les quartiers. C'est la même chose pour chacun des élus, on connaît les nôtres, mais pas ceux de tout le Québec. Donc, de favoriser que les idées ou les propositions de modification de nouvelles signalisations, de... peut-être de modification de vitesse, etc., viennent du milieu comme tel, à la fois des parents, des écoles, des centres de services scolaires, peut-être du service de police municipale, locale ou la Sûreté pour les plus petites municipalités, justement, et autres personnes qui pourraient avoir un point de vue pertinent sur la chose. Donc, c'est plutôt la façon dont on va essayer d'atteindre l'objectif, encore une fois, parce que, sinon, ça devient énorme, comme fardeau, entre autres sur des petites municipalités.

M. Grandmont : Merci pour la réponse. Bien, moi aussi, là, j'ai toujours le plan de sécurité routière proche, parce que ça m'intéresse. Je pense que c'est un... c'est quand même intéressant, là, puis on avait salué aussi, évidemment, ce plan-là, même si je pense qu'on peut aller plus loin, là. Mais effectivement moi, je réfère à la section Transport actif sécuritaire vers l'école. Bon, l'action 2 : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires...» Donc, déjà, même, il y avait l'intention de la ministre, à travers le plan d'action en sécurité routière, de rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires. C'est ce qui est écrit à 2.1. Donc, comment on peut arriver à cet objectif-là puis, après ça dans le projet de loi, retirer la notion de «corridor scolaire» si, dans le plan d'action, c'était nommé... le plan d'action sécurité routière, c'était textuellement nommé, là, noir sur blanc, les zones et les corridors scolaires, «notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité»?

Mme la ministre me demande c'est quoi, mon intention, par la suite. Bien, c'est simplement de revenir au plan d'action tel qu'il était écrit, s'assurer qu'après ça les municipalités mettent en application les aménagements sécuritaires dans les zones puis dans les corridors scolaires en prenant en compte le guide d'application élaboré par la ministre. Donc, si on n'a pas défini ce que c'est qu'un corridor scolaire, bien, le guide d'application, donc, ne pourra pas s'appliquer, parce qu'on n'aura pas défini ce que c'est. Il va s'appliquer à la zone scolaire, mais il ne s'appliquera pas à la notion de corridor scolaire. Donc, mon intention, elle est là, là, c'est de mettre... de s'assurer que la définition de corridor scolaire, elle est claire pour qu'après ça, bien, les municipalités soient... doivent, en fait, là, mettre en place les aménagements sécuritaires pour que nos enfants puissent se déplacer. Puis, tu sais, la définition... Mme la ministre fait référence à son collègue de René-Lévesque, puis, bon, ça s'applique dans, tu sais, à peu près tous les cas, là, toutes les... beaucoup de municipalités au Québec, là. Je vois le collègue d'Argenteuil qui hoche de la tête puis je suis bien d'accord. Puis évidemment que ce n'est pas tous les jeunes qui se déplacent à pied ou à vélo vers l'école. Je veux dire, dans les milieux urbains des fois, on a des 80 %, 90 %, 95 % des jeunes qui se déplacent à pied ou à vélo vers l'école, mais, dans la... je ne m'attends pas à ce que, dans la circonscription, là, de René-Lévesque, on ait la même chose non plus, évidemment. Par contre, peut-être que, dans un rayon de 800 mètres ou un kilomètre, ce qui est à peu près le maximum qu'on s'autorise généralement, là... Vous savez, je parlais tantôt de la ville de Montréal, qui traçait un cercle d'un rayon d'un kilomètre autour de l'école parce que c'est... de mémoire, là, le un kilomètre, c'est là où on offre le transport scolaire. À partir de 800 mètres ou un kilomètre, généralement, c'est à peu près à partir de là, généralement, qu'on offre le transport scolaire gratuit, bien, c'est la distance qu'on s'attend à ce que les jeunes puissent marcher.

Et donc, si on avait, même à Baie-Comeau ou dans une ville qui fait partie de la circonscription de René-Lévesque, un rayon autour d'une école de 800 mètres, puis qu'on se rend compte qu'il n'y a pas de jeunes qui habitent là, bien, il n'y a pas de corridor scolaire, puis c'est tout. Si un jour il y a un jeune, une maison, des gens qui s'installent à côté d'une école, bien là, subitement, on a l'obligation de le faire parce qu'on a effectivement des jeunes qui sont susceptibles de se déplacer à pied ou à vélo vers l'école, mais donc ce n'est pas un chambardement complet, là, de l'urbanisme d'une municipalité, là, on parle vraiment de jeunes qui ont... qui sont susceptibles de se déplacer à pied ou à vélo, puis c'est un cercle qui est relativement restreint autour d'une école. Puis ce n'est pas dit que ça va s'appliquer dans toutes les municipalités, mais je pense qu'il faut s'offrir cette possibilité-là.

Puis, par ailleurs, généralement, là, les écoles, même dans les milieux périurbains ou même ruraux, généralement, il y a quand même une bonne densité de maisons autour de l'école. Vous savez combien... comment ça fonctionne, là, les coeurs villageois. Généralement, c'est là que sont installées les écoles. Donc, souvent, bien, il va y avoir, au croisement des deux routes, dont une route qui appartient généralement au ministère des Transports et de la Mobilité durable, donc une route régionale ou une route nationale. On a l'école, on a l'église, qu'on se demande encore qu'est-ce qu'on va faire puisqu'il n'y a plus personne qui y va, puis on a, bien, une couple de services, un dépanneur ou une épicerie, etc. Puis autour, généralement, il y a quand même une bonne densité de résidences autour. Puis même dans les nouvelles banlieues qui ont été créées depuis les années 70, généralement, autour des écoles, il y a quand même une bonne densité de jeunes. Évidemment que le rayon... le rayon de un kilomètre, là, et, au-delà du rayon de un kilomètre, il y a beaucoup d'autres résidences, il y a beaucoup de jeunes qui vont tomber dans le bassin de l'école puis avec la spécialisation des écoles aussi... bon, ça, c'est un autre dossier, mais il y a quand même beaucoup de jeunes qui vont venir de l'extérieur. Mais, pour ces jeunes-là, là, qui sont autour de l'école à un rayon de 800 mètres, bien, il faut leur donner la possibilité.

Bref, je reviens là-dessus, je pense que c'est applicable puis c'est... En même temps, même en donnant une définition assez précise de ce que c'est, un, ça va nous permettre de nous rattacher au plan d'action, mais en plus ça ne viendra pas contraindre les villes, toutes les municipalités du Québec, à des dépenses démesurées, là, ce n'est pas ça qui va se passer, là.

D'autre part, bon, Mme la ministre dit : Bon, on aime mieux qu'il y ait comme une mobilisation des parents qui se crée autour des écoles. Moi, j'en suis beaucoup, là, des cas comme ça, là, de parents qui se mobilisent autour des écoles pour arriver à essayer justement d'avoir un corridor scolaire plus sécuritaire, parce que la zone scolaire, tout le monde s'entend que c'est pas mal souvent le cas, là, même si on apporte des améliorations qui sont quand même notables, là, j'en conviens, mais, pour ce qui est du corridor scolaire, généralement, il y a des... il y a un manque, c'est noté par beaucoup de parents qui se mobilisent déjà, puis, à Québec, là, les cas sont nombreux, là. Ça passe par le conseil de quartier, ça fait des représentations, ça se fait dire après ça par la ville : Bien oui, mais non, puis, après ça, on essaie de voir c'est quoi, les aménagements, parce que ça...

Ça ne fonctionne pas actuellement. Tant qu'on n'aura pas d'obligation d'aller de l'avant, puis de bien définir ce que c'est que le corridor scolaire, puis, après ça, de bien se raccorder au plan d'action en sécurité routière, bien, on aura toujours de la réticence. Actuellement, le système, il fonctionne comme ça, sur la mobilisation des parents, puis, malheureusement, ça ne donne pas des résultats, parce qu'après ça, souvent, ce qu'on a, c'est : Ah! mais oui, mais c'est une route du ministère des Transports. Ça fait que, là, la ville renvoie la balle au ministère des Transports, le ministère des Transports dit : Bien là, on n'a pas d'argent pour ça ou, en tout cas, on a une enveloppe qui peut permettre d'aller chercher de l'argent, mais, tu sais, l'enveloppe est restreinte. Ça fait que, là, après ça, ça retourne à la municipalité. La municipalité n'a pas l'argent pour le faire parce que l'enveloppe ne couvre pas suffisamment les frais. Ça ne fonctionne pas. Il faut qu'on ait un système dans lequel on a, comme c'était écrit dans le Plan d'action en sécurité routière, une forme d'obligation à rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires. C'est ça qui est dans le plan. Je me réfère à ça, là, c'est très important, mais ça ne passera pas par une mobilisation de parents, ça ne fonctionne pas, c'est comme ça actuellement, puis c'est pour ça que les parents se sont mobilisés à partir de l'hiver... c'était 2023, donc c'est pour ça que les parents se sont... 2022? Oui, c'est ça, 2023, c'est pour ça que les parents se sont mobilisés, parce que ça ne fonctionne pas. Puis c'est comme ça que ça fonctionne actuellement, mais ça ne marche pas, ça ne donne pas les résultats.

Donc, moi, je suis bien prêt à discuter, comme je le disais tantôt, du libellé, on peut définir une zone, on peut rester plus flou en disant : Bien, tu sais, c'est en fonction du... de là où résident les enfants, on peut être plus précis en disant, bien, c'est un rayon de 800 mètres autour des écoles, mais, de grâce, donnons-nous une définition pour être capable de se raccorder à ce qui est écrit dans le plan d'action.

La Présidente (Mme Maccarone) : Une courte réponse, Mme la ministre, nous devons suspendre prochainement.

Mme Guilbault : Oui, bien, c'est qu'il y a plusieurs éléments que je veux amener dans la discussion, là, qui est très intéressante, mais je pense que, là, avec les 31 secondes qu'il me reste, je vais peut-être suggérer de la reprendre tantôt.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Il n'y a pas de problème.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 15)

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 la suspension de nos travaux, cet avant-midi, nous en étions à l'étude de l'amendement du député de Taschereau proposé à l'article 2 amendé du projet de loi. Mme la ministre, vous vous apprêtiez à répondre à M. le député de Taschereau sur son amendement. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Salutations à tous. Donc, effectivement, puis j'avais déjà donné certains éléments dans ma première réponse dans le cadre d'échanges qu'on avait, mais un peu dans le même sens, tu sais, ce que j'évoquais, c'est qu'à l'inverse des zones scolaires, qui sont déjà définies de longue date, qui sont déjà des entités connues avec lesquelles toutes les municipalités du Québec sont habituées de travailler, la notion de corridor scolaire, bien qu'effectivement introduite dans mon propre plan, là, tu sais, je l'ai, moi aussi, ici, toujours dans ma sacoche et... Et donc... Mais cette notion-là n'est définie nulle part actuellement.

Donc là, non seulement on se propose de les rendre plus sécuritaires, c'est effectivement ça qui est... qui est écrit dans le plan, mais il faut commencer par la définir. Et ce que je disais ce matin, c'est que ce ne sera pas forcément la même chose partout. Il y a des réalités très différentes, il y a des ressources très différentes. Et, quand on en parle avec les associations municipales, qu'on en parle aussi... Puis j'ai ici un extrait, c'est ça qu'on avait, vous voyez, le mémoire

de la ville de Montréal, parce que, que ce soient les municipalités, que ce soient les différents partenaires, Piétons Québec, différents groupes qui sont venus nous rencontrer qui sont tous intéressés par la chose, bien, je pense que le consensus, c'est de dire : Il faut s'entendre ensemble, il faut s'asseoir ensemble pour d'abord le définir, le corridor scolaire, puis ensuite de ça, voir de quelle façon on vient l'encadrer pour le rendre plus sécuritaire, puis donc, se conformer à la mesure 2 du Plan d'action en sécurité routière dans l'éventuelle mise à jour du guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*. Et c'est ça qu'on disait.

Puis là j'y faisais référence, puis le collègue m'a dit : Ça fonctionne déjà avec la mobilisation des parents, puis on... on voit un peu les limites de ça. Donc... Bien, en tout cas, je paraphrase, c'est ça. On voit déjà les limites de ça puis... puis c'est vrai qu'il faut... qu'il faut franchir un pas de plus. C'est pour ça que j'ai fait le Plan d'action en sécurité routière. Mais ce que je disais aux parents, parce qu'il reste que c'est eux les mieux placés, donc d'encourager une structure de communication permanente dans le fameux guide, ce qui fait que ces gens-là vont être obligés continuellement... Obligés? Je n'aime pas le terme «obligé», mais, en tout cas, c'est ça pareil. Ils vont être contraints, du moins, de discuter, de s'entendre sur des mesures, ensuite de ça de les mettre en place, parce que le plan le dit, là, «rendre sécuritaires les corridors scolaires», donc, dans l'éventuelle mise à jour du guide. Et c'est cette mise à jour là, c'est ce processus de mise à jour, là, je pense, qui va être le bon forum pour asseoir les personnes ensemble, les instances concernées ensemble, arriver avec une définition, arriver sur des paramètres puis arriver ensuite sur des objectifs de sécurisation.

Puis je parlais de la ville de Montréal. Donc, j'ai ici un extrait de leur mémoire, là, la page 19, ils parlaient justement de... du guide *Repenser le chemin vers l'école* : «Nous pensons qu'en raison de...» C'est ça. «Nous pensons qu'en raison de son expertise, la ville de Montréal doit être impliquée dans la révision et l'actualisation de ce guide afin de faciliter la mise en place des aménagements sécuritaires. Nous pensons que le guide peut être plus détaillé, notamment pour alimenter les municipalités possédant moins d'expertise en la matière, mais également de veiller à la prise en compte des spécificités montréalaises et des milieux plus denses dans les prescriptions qui émaneront du guide», donc. Et : «De plus, la ville souhaiterait disposer de l'autonomie nécessaire pour déterminer les actions engagées.»

Alors, déjà, on sent qu'ils sont d'accord avec l'objectif, mais de dire : Prenons le temps quand même de nous entendre, de s'asseoir, de tenir compte des spécificités, eux parlent de ville densifiée parce que c'est Montréal, mais une autre municipalité plus petite nous aurait sans doute dit : Tenons compte de mes spécificités à moi, qui ne sont pas du tout, justement, la même réalité ni les mêmes ressources qu'une métropole.

Alors, bref, pour atteindre l'objectif de tous, je crois que la meilleure façon d'en arriver au même objectif que l'amendement qui est déposé, ça va être de... d'avoir le comité de révision du guide qui soit le plus inclusif possible. Donc, différents intervenants, entre autres, qui sont venus nous voir en commission, d'asseoir ces gens-là ensemble, puis d'arriver avec une définition puis une prescription des... une prescription, je dirais, plus incarnée, là, des objectifs d'amélioration de la sécurité des corridors scolaires, qui va faire consensus, donc qui va avoir beaucoup plus de chances d'atterrir puis de donner quelque chose de concret dans la réalité.

• (15 h 20) •

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

M. Grandmont : Merci pour la réponse, Mme la ministre. Je ne sais pas par quel bout prendre ça, parce que, bon, Mme la ministre, elle dit : Il faut qu'on prenne le temps de le définir, ce qu'est c'est qu'un corridor cyclable. On s'entend sur le fait qu'il faut agir sur les corridors cyclables, je pense qu'on est d'accord là-dessus. C'est écrit dans le plan, donc, ce que je comprends, c'est que la ministre dit qu'il n'y a pas d'erreur, c'est... ça se trouve dans le plan de sécurité routière puis ça va être traité d'une autre façon, ça va être traité dans tous les cas. Elle passe encore beaucoup par la mobilisation des parents. Moi, je vous dis, ça fait des années que les parents travaillent de cette façon-là puis ça ne fonctionne pas. Puis d'ailleurs le collectif des parents qui est venu nous voir, le collectif Pas une mort de plus, s'est pas mal insurgé. C'était probablement un des gros enjeux sur lequel ils ont insisté beaucoup. Ils ont fait des propositions, tu sais, proactives, là, avoir un protecteur de l'utilisateur. Il y avait plein de mesures qui étaient plus en ajout au projet de loi. Donc, on était plus dans un... essayer de coconstruire un projet de loi encore... qui irait encore plus loin. Mais c'est bien un recul sur lequel ils ont insisté, c'est celui du retrait, en tout cas, de l'apparent retrait de la notion de corridor scolaire qui apparaît dans le plan de sécurité routière, mais qui n'apparaît pas dans le projet de loi n° 48. Prenons le temps de définir ce que c'est. Donc, je pense qu'il y a un chemin possible vers définir ce que c'est, un corridor scolaire, ça, je suis d'accord avec Mme la ministre.

Le plan d'action a été déposé en août 2023. On aurait eu le temps, normalement, de... il me semble, de déposer, d'élaborer cette fameuse définition là. Moi, j'en propose une aujourd'hui parce que je trouvais illogique, en tout respect, que ça ne se retrouve pas dans le projet de loi n° 48. Je veux dire, je ne peux pas croire qu'il n'y a pas personne au ministère des Transports, qui n'a pas déjà travaillé, notamment, à travers tout le très bon travail qui se fait dans le guide *Vers le chemin de l'école... Pour redécouvrir le chemin de l'école*, qui n'a pas...qui n'a pas une définition de ce que c'est un corridor scolaire. Elle doit bien se trouver là-dedans, la définition, ou elle doit se trouver, en tout cas, dans la tête de quelqu'un qui a travaillé là-dessus. C'est possible de trouver quelque chose, il me semble. Ça serait... Si on ne le met pas là actuellement, bien, on ne se donne pas les moyens de se contraindre à aller vers des aménagements ou de signalisation qui nous permettraient, comme je le disais, puis je le répète parce que c'est important, de travailler sur le 85 % des accidents, des collisions qui donnent des accidents graves ou légers ou le 95 % des accidents qui résultent en des décès de jeunes sur le chemin de l'école. On est en train de passer... on est en train de passer à côté du plus gros, en fait, de ce que le plan de sécurité routière voulait faire parce qu'on n'inclut pas la notion de corridor scolaire.

Tantôt, Mme la ministre me demandait quelle était mon intention par la suite, là, si j'amenais la définition, si je proposais d'amener la définition de «corridor scolaire» dans la liste des différentes définitions qu'on trouve là, à l'article 4 du Code de la sécurité routière. Bien, à l'instar de ce que... En fait, comme le proposait Piétons Québec, ce que j'espère faire, en fait, c'est de... c'est ça, en plus de modifier l'alinéa à l'article... attendez que je me retrouve, là, juste être sûr... Bon, c'est ça, en plus de modifier l'article... l'alinéa ajouté à l'article 294.0.1 pour inclure les corridors scolaires, Piétons Québec recommande qu'une modification du règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant une période scolaire... Non, ce n'est pas ça. Je suis à côté. L'objectif, en fait, c'est d'amender le 294.0.1 pour s'assurer que tous les gestionnaires de chemins routiers, là, de routes, en fait, y apposent la signalisation adéquate. Il y a une signalisation qui existe au Québec pour les corridors scolaires, je pense que les gens la connaissent, là, c'est les petits panneaux jaunes, corridor... corridor scolaire. Bien, c'est de forcer les municipalités à installer cette signalisation-là. C'est peut-être le minimum à faire, mais au moins ça envoie un signal à l'effet qu'il y a des petits piétons, des jeunes, là, qui sont de l'âge du primaire ou du secondaire, qui circulent sur ces routes-là. Puis les automobilistes doivent être attentifs, doivent être plus prudents. Donc, voilà.

Moi, je réinsiste. Je ne comprends pas pourquoi on ne retrouve pas cette notion-là, d'autant plus que ça a été demandé par plusieurs groupes. Ça a été demandé, notamment, par le collectif Pas une mort de plus, Piétons Québec, Vivre en Ville, notamment, qui avaient demandé à ce qu'on revienne à ce qui était tout simplement écrit dans le plan d'action. Tout le monde avait salué cette partie-là, là, tout le monde était content de l'effort qui était mis autour des écoles. Évidemment, le plan d'action, à bien des égards, là, pourrait aller plus loin, là. Mais, sur ce qui faisait consensus, il y avait la zone scolaire, il y avait le corridor scolaire. On ne s'explique pas pourquoi Mme la ministre décide de le retirer sous l'argument que c'est difficile à définir, alors qu'on a eu le temps en masse de le faire. Puis moi, je vous en propose une, puis je suis même ouvert à ce qu'on la revoie, quitte à ce qu'on la suspende, là. On peut suspendre cet amendement-là aussi, un bout de temps, le temps que les experts du ministère des Transports, que je salue, nous trouvent la bonne... la bonne définition, puis on reviendra en temps et lieu. Je pense encore... je pense encore une fois qu'on passe à quelque chose... à côté de quelque chose de vraiment très, très gros, qui constituait essentiellement le coeur du Plan d'action en sécurité routière de Mme la ministre. Voilà pour l'instant.

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

Mme Guilbault : Oui. Bien, je veux juste réitérer très clairement que j'ai le même objectif que mon collègue, là, tu sais, c'est pour ça que j'ai fait la mesure 2, là, on n'était pas obligés de le mettre. C'est nous qui avons fait le plan. On n'était pas obligés. On aurait pu mettre juste les zones scolaires. Donc, clairement, il y a un intérêt. Mais la nuance, c'est que les zones scolaires, c'est déjà un concept avec lequel tout le monde est habitué de travailler. Donc, c'est, en quelque sorte, plus simple, non pas que c'est simple nécessairement à opérationnaliser, là, un peu partout, mais, au moins, c'est déjà plus clair. Et ce n'est pas nouveau. C'est éprouvé comme concept puis comme... comme notion de référence. Le corridor scolaire, avant de penser ajouter des obligations d'aménagements sécuritaires... puis, en fait, pas avant, mais, tu sais, simultanément au fait qu'on y ajoute des obligations sécuritaires, on... on doit d'abord, là, s'entendre sur une définition. Puis c'est là... c'est là, là, je pense, l'importance, puis je ne pense pas que, quand on parle de notions aussi complexes... Parce que, quand même, c'est facile à discuter comme ça ici, mais, dans la vraie vie, là, c'est des choses qui donnent lieu à des processus, puis à des actions, puis, tu sais, à des diagnostics de sécurité, puis à des changements, des propositions de réaménagement, puis des projets, puis de la réalisation de projets, et tout ça. Donc, je ne pense pas qu'on peut faire l'économie de la consultation pour avoir une définition qui convient à tous.

Puis, tu sais, on a passé presque 10 heures ici en motion pour nous demander toujours, toujours, toujours plus de consultation, alors qu'on avait... on en avait fait déjà 17 heures. Et là, tout à coup, pour une nouvelle notion, qui va avoir des incidences majeures sur 1 200 municipalités au Québec, on ne ferait aucune consultation. Moi, je pense qu'on escamoterait quelque chose dans le processus. Non pas qu'on ne veut pas adhérer à notre propre plan, mais je pense que c'est correct de faire les choses dans l'ordre. Et là on met... on met... Parce qu'il va y avoir une première rencontre déjà le 10 avril. Puis, quand on regarde aussi les échéanciers, le livrable pour la mise à jour du guide, c'est 2024. Donc, on est dans nos échéanciers. On est seulement au mois de mars, et là il y aura une première rencontre déjà le 10 avril, et il y a plusieurs groupes qui vont être convoqués, là, à cette... à cette rencontre là pour commencer le travail de mise à jour. Donc, on aura ces rencontres-là, on aura les discussions.

Il y a tant des... autant des municipalités que des groupes d'intérêts, des groupes de parents, des groupes comme Accès Transports viables, etc. Donc, il y a une foule de gens qui vont... évidemment, la SAAQ, le ministère. Il y a ces gens-là qui vont se rencontrer. Donc on va travailler ensemble, on va arriver avec une définition qui fait consensus, on va se donner des objectifs, aussi, qui font consensus, partant du principe que tout le monde est de bonne foi puis comprend que ça va ajouter des exigences qui n'existaient pas avant, parce que c'est ça, le... c'est ça, le principe du Plan d'action en sécurité routière. Puis on va être capables de livrer un guide actualisé, en 2024, qui va générer des aménagements plus sécuritaires non seulement dans les zones scolaires, mais dans les corridors scolaires, selon leur future définition.

M. Grandmont : Donc, le 10 avril, c'est une rencontre pour les... *Redécouvrir le chemin de l'école* ou c'est...

Mme Guilbault : Oui, les premières rencontres.

M. Grandmont : OK, puis les tomes... les tomes I et V, ça, c'est-tu déjà en cours, ces consultations-là ou ce travail-là pour la refonte? Tant qu'à être là-dessus, là.

Mme Guilbault : Oui, bien... oui, ça, c'est les... les tomes, ils sont à ma mesure... ils sont dans mon axe 2, je pense, de mémoire, là...

M. Grandmont : C'est au début, c'est au début.

Mme Guilbault : Ah! ils sont au début. C'est ça. Là, je n'ai pas les dates.

M. Grandmont : Ou je me trompe, là. Non, ce n'est pas au début, excusez-moi.

Des voix : ...

Mme Guilbault : ...les travaux internes... c'est drôle, comment ça...

M. Grandmont : C'est des... mesure 8, mesure 8. Action 8.

Mme Guilbault : ...capable de trouver mes affaires...

M. Grandmont : Les deux tomes, c'est action 8.

Mme Guilbault : C'est l'action 2, oui, c'est ça.

M. Grandmont : Huit, huit, huit.

Mme Guilbault : L'action 8, OK. Ah oui, c'est ça. Bon, depuis hier, je les cherche, je ne sais pas pourquoi. Oui, c'est ça. Non, mais les travaux sont commencés à l'interne, et puis il y aura là aussi des discussions, mais c'est sûr que, tu sais, quand on parle d'intégrer les aménagements dans la prochaine norme, il va falloir discuter, entre autres, justement, avec les municipalités, surtout pour le tome I. Alors, oui, c'est en cours. Parce que ça aussi, les livrables... mais, si on regarde, moi, j'ai mis des livrables avec des échéanciers précis justement pour qu'on puisse s'y référer. Donc, tester des nouveaux aménagements, c'est cette année, mais intégrer... avoir une nouvelle norme, c'est 2025 pour le tome I, puis le chapitre Piétons, 2026, c'est un plan d'action 2023-2028, on s'en rappelle, et, pour le tome V, c'est cette année aussi, les nouvelles dispositions.

• (15 h 30) •

M. Grandmont : Parfait. Donc, si je résume, dans le fond, donc, dans le plan d'action, on avait des mesures, on voulait... On parlait de corridors et d'aménagement, de corridors et de zones scolaires. Là, dans la loi, on parle de zones scolaires parce que c'est un concept qui, selon ce que vous... ce que la ministre dit, ça se définit mieux. On a une définition commune. Et donc, là, il y aura force de loi pour dire : Bien, dans ces zones scolaires là, il y aura une obligation de signalisation et d'aménagement. C'est ce que... dans le fond, comme, ça va être compris dans la loi, puis après ça, bien, les guides viendront définir, en fait, quels types d'aménagement puis quels types de signalisation on doit faire. Ce qui ne sera pas le cas des corridors parce qu'on n'a pas de définition, disons, consensuelle, et donc, dans ce cadre-là, bien, on va avoir encore une fois le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, il va y avoir les tomes I et V, et, dans tous les cas... et, dans tous les cas, cette... il n'y aura pas d'obligation, il n'y aura pas d'obligation à court terme, ça va être sur une base volontaire, puis même, Mme la ministre a parlé de mobilisation des parents pour essayer d'influencer les pouvoirs publics aux différents paliers, en tout cas...

Mme Guilbault : ...participer aux travaux de révision.

M. Grandmont : Pour participer, oui, évidemment, puis tout ça. Moi, ce que je ne comprends pas, Mme la ministre, puis je reviens toujours à ça, c'est que, dans le plan d'action, l'action 2, c'est : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires.» Pour moi, une obligation, ça relève d'une loi, puis là ce que vous me dites, c'est que, pour les zones scolaires, ça va être obligatoire, donc ça relève d'une loi. Puis, de l'autre côté, les corridors, bien, ça ne sera pas obligatoire, ça va relever de guides, ça va relever d'orientations qui vont être prises. On va inciter les gens à se mobiliser, mais on n'est pas... on n'est pas en train de le rendre obligatoire. Le plan d'action est clair, c'est rendre obligatoires la signalisation et les aménagements pour les corridors et les zones, ce n'est pas : un, c'est obligatoire, puis l'autre, ce n'est pas obligatoire. Pour moi, donc, si ça doit être obligatoire, les deux doivent être inscrits dans la loi.

Et c'est pour ça que je propose un amendement, d'ajouter une définition pour définir ce que c'est, un corridor scolaire, puis, après ça, qu'on puisse enfin, à l'article 294.0.1, venir dire aux municipalités que, dans les corridors scolaires, ils vont devoir faire la signalisation. Mais on ne peut pas avoir... C'est des pommes puis des pommes, là, ce n'est pas des pommes et des oranges dans le plan d'action.

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

Mme Guilbault : Oui, bien, c'est la même explication que tout à l'heure, la signalisation, le tome V, c'est des choses qui existent déjà. Oui, on va les... on va le faire évoluer, on va faire une révision. Les zones scolaires, c'est déjà un concept avec lequel on travaille. Il y en a plusieurs, déjà, à 30 kilomètres-heure, il y en a plusieurs qui ont des

aménagements sécuritaires, pas toutes, mais le corridor scolaire ne sera pas le... ne s'incarnera pas de la même façon sur le territoire des municipalités dépendant où on se trouve.

Alors, je suis même étonnée que le député, après avoir passé des heures et des heures à revendiquer des consultations sur un projet de loi qui avait déjà eu 17 heures de consultations, souhaite aujourd'hui qu'on fasse l'économie de la consultation des groupes qui vont être directement concernés. Bien, alors, on ne peut pas faire la consultation ici, donc il faut la faire une fois qu'on aura terminé le projet de loi puis, ensuite de ça, fonctionner avec le futur guide amélioré, amélioré sur la base de discussions entre différents groupes, des municipalités, des centres de services scolaires, etc.

M. Grandmont : Là, Mme la ministre me met des mots dans la bouche. Ce n'est pas vrai que j'ai dit que je voulais qu'on fasse l'économie d'une consultation. Évidemment, qu'on en fasse, tant mieux. J'ai dit, tantôt, que le projet de loi... le plan d'action a été déposé en août 2023, on aurait eu en masse le temps, entre ce moment-là puis le dépôt d'un projet de loi, le projet de loi n° 48, pour bien définir ce que c'est, un corridor scolaire, trouver une définition consensuelle de ce que c'est, on s'est retrouvés avec plein de groupes, pendant les audiences, qui ont décrié le fait qu'on n'était pas... qu'on avait retiré, finalement, puis je partage leur point de vue là-dessus, la notion de corridor scolaire dans le PL n° 48, alors qu'il se trouve dans... dans le plan d'action.

Mais j'aimerais que vous me répondiez à la question suivante : Comment vous allez rendre obligatoire — puis je vais reprendre les mots, là, du plan d'action — rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires si on ne le met pas dans la loi? Comment ça peut être obligatoire, les aménagements puis la signalisation, si on ne le met pas dans la loi?

Mme Guilbault : Bien, ce sera via les... ce sera via les règles qui vont être prescrites dans le futur guide, en fait, le guide...

M. Grandmont : Mais le guide...

Mme Guilbault : ...qui existe déjà, mais qui... la future mise à jour.

M. Grandmont : Mais le guide ne fait pas... ne fait pas... comment qu'on dit ça, c'est quoi, l'expression...

Une voix : ...

M. Grandmont : ...ne fait pas force de loi, merci, n'a pas force de loi. Le guide n'a pas force de loi, Mme la... Mme la ministre. C'est la loi qui vient dire ce qui est obligatoire puis ce qui... ce qui ne l'est pas. Donc, si tout ce qui se trouve dans les politiques gouvernementales puis dans tous les guides de référence est obligatoire, bien, il y a bien des choses qui se régleraient au Québec. On est passés à travers bien des projets de loi récemment, puis il y a des politiques qui allaient très loin, puis les lois étaient pas mal moins sévères.

Moi, vraiment, là, j'aimerais que vous répondiez à ma question. Comment on va s'assurer que c'est obligatoire de faire des aménagements et de faire la signalisation dans les zones... dans... dans les corridors scolaires si ce n'est pas inscrit dans le projet de loi n° 48?

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

Mme Guilbault : Oui, bien... Oui?

M. Grandmont : ...rouvrir la loi, quand vous aurez trouvé votre définition avec votre groupe de travail pour finalement inscrire «corridor scolaire» dans... dans un autre projet de loi qui viendra modifier le Code de la sécurité routière?

Mme Guilbault : Non. Bien, justement, comme j'expliquais ce matin, le but, c'est de ne pas être obligés de toujours revenir dans la loi pour pouvoir faire... pouvoir poser des gestes en matière de sécurité routière, donc, mais, comme je l'ai dit, on a un plan, ici, qui est quand même un plan dont on doit répondre, nous, comme gouvernement, qu'on a choisi d'élaborer de cette façon-là. Alors : «Rendre obligatoires les zones et corridors, notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports». Et ce guide-là, à 2.2, va être actualisé sur la base d'une consultation pour en arriver à une définition qui va faire consensus et, ensuite de ça, des objectifs d'aménagement sécuritaire qui vont présupposer aussi des diagnostics, qui sont une autre mesure que j'ai plus loin. Donc, tout ça, évidemment, est inextricablement lié, là. C'est l'ensemble du plan qui va nous permettre d'atteindre les objectifs.

M. Grandmont : ...si, dans le fond, le guide, là, *Redécouvrir le chemin de l'école*, si le tome I, le tome V sont... effectivement, là, font un travail sur la notion, là, de corridor scolaire. Dans le fond, est-ce que, Mme la ministre, vous vous... vous... vous allez considérer que les villes ont l'obligation de mettre des aménagements et des... de la signalisation dans les corridors solaires... scolaires? Et est-ce que vous allez intervenir pour forcer les municipalités, sur la base de vos guides, *Redécouvrir le chemin de l'école*, le tome I, le tome V... Est-ce que vous allez invoquer ces... utiliser ces documents-là pour intervenir auprès des municipalités qui ne respecteront pas, dans le fond... qui sont... qui seront récalcitrantes à mettre en place les aménagements et la signalisation? Est-ce que c'est ça que vous nous dites?

Mme Guilbault : Bien oui, ça va de soi, puisqu'on prend la peine de dire qu'ils vont devoir faire des aménagements. Mais, tu sais, l'autre chose aussi, c'est que, déjà, ce plan-là, il est sur cinq ans. Ce n'est pas pour rien, c'est parce que c'est des choses qui sont quand même compliquées, là, on ne peut pas tout faire du jour au lendemain. On le voit, le temps que ça prend, faire quelque chose. Et, ensuite de ça, avec les 1,5 million de kilomètres carrés qu'on a au Québec, ça va prendre aussi un certain temps aux municipalités, surtout pour les aménagements déjà existants. Je ne dis pas «les futurs quartiers», ça, on peut les développer à la lumière des préoccupations d'aujourd'hui, mais, pour les quartiers existants, ça va prendre un certain temps, aussi, pour les municipalités. Tu sais, là, les travaux vont être faits, le guide va être mis en place, ensuite de ça vont partir avec ce guide-là, vont poser le diagnostic de sécurité dans leurs propres zones, corridors scolaires, vont arriver avec des projets, vont réaliser les projets. Donc, tout ça va se faire graduellement, mais, au moins, le signal est très fort puis, en plus, dans les moyens qu'on a bonifiés, entre autres avec le TAPU.

Mais, pour moi, c'est évident, là, tu sais, pour moi, c'est très clair, quand je le lis, c'est la mesure n° 2. On a entendu tant l'UMQ que la FQM, qui est venue nous rencontrer. Il n'y a personne, en ce moment, qui n'est pas dans le même élan que nous de vouloir avoir plus de sécurité routière. Je me souviens d'amis à vous qui étaient venus... bien, d'amis, en fait, je veux dire, de collaborateurs, là, les... nos amis, tous communs, de Pas une mort de plus qui avaient pris la peine de venir me rencontrer chez nous, dans Louis-Hébert, et qui m'avaient déposé un gros cartable de résolutions municipales, ils m'avaient amené une foule de résolutions municipales qui disaient toutes : Considérant que ça prend plus de sécurité, considérant qu'on veut tous, tu sais... puis, en voulant dire, il y a une conscientisation, là, actuelle, là, puis il y a un momentum depuis le tristement connu décès de la petite Mariia. Alors, une foule de résolutions où c'est facile de dire : Ça prend plus et mieux quand, finalement, tu as... mais tu n'as pas de balise claire, tu n'as pas de budget. Alors là, j'ai dit : Parfait, assoyons-nous puis trouvons quelque chose de réaliste qui va atterrir pour vrai dans la vraie vie.

M. Grandmont : Bon, d'abord, dans la vraie vie, là, les parents se mobilisent, mais c'est difficile d'avoir ces aménagements-là tant qu'il n'y aura pas d'obligation de les faire. Ce n'est pas sur la base de guides, même s'ils sont aussi bons, qu'on va forcer les municipalités et qu'on va, dans le fond, obliger à avoir au moins une signalisation sur les corridors scolaires. Il n'y a pas des écoles partout sur les 1,5 million de kilomètres carrés du Québec non plus. Le territoire est grand, mais on est assez concentrés dans le sud. Je pense que Mme la ministre le sait.

Peut-être une dernière chose, moi, je pense qu'on est encore... puis, je le répète parce que c'est très important, on est en train de passer à côté de 85 % des collisions qui mènent à des accidents... à des... à des blessures, 95 % des accidents qui mènent à des décès sur le chemin de l'école. Ce n'est pas suffisant, mais c'est le choix de la ministre. Je vais rester là pour l'instant, mais déception. Merci.

Mme Guilbault : Je vais juste peut-être compléter.

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

• (15 h 40) •

Mme Guilbault : En tout respect des propos de mon collègue, je veux juste préciser qu'on ne passe pas à côté de ces décès-là. C'est la raison pour laquelle on aborde les corridors scolaires dans le plan d'action. Sinon, on aurait pu faire le choix de ne pas aborder les corridors scolaires, de se simplifier la vie puis de juste parler des zones scolaires, mais on voulait en faire plus. C'est pour ça qu'on introduit les corridors dans le plan.

M. Grandmont : ...il fallait le garder dans le projet de loi aussi, pas juste le mettre dans un plan d'action. C'est... ça n'a pas... ce n'est pas contraignant.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement de l'article 2 amendé? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement à l'article 2 amendé est adopté? Par vote nominal. Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

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

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : ...

La Secrétaire : Mme Bogemans (Iberville)?

Mme Bogemans : Contre.

La Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : 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. Maintenant, nous revenons à l'article 2 amendé. Est-ce qu'il y a d'autres discussions sur l'article 2 amendé? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : ...merci, M. le Président. Je vais avoir un autre amendement à proposer. Je crois qu'il a déjà été envoyé.

Une voix : ...

M. Grandmont : Oups! Ce n'est pas le bon, ça.

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

(Suspension de la séance à 15 h 41)

(Reprise à 15 h 43)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions au dépôt d'un amendement à l'article 2 amendé de M. le député de Taschereau. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. En fait, là, c'est un... c'est un ajout, encore une fois, une autre définition que nous souhaitons adopter, là, au projet de loi. Il consiste en fait à définir, là, ce que c'est que les aides à la mobilité motorisée. Donc, j'y vais comme suit, là :

Modifier l'article 2, tel qu'amendé, par l'ajout, à la fin, de :

«Et de la définition suivante :

«"aides à la mobilité motorisées" : appareils conçus pour pallier une incapacité à la marche, tels les fauteuils roulants électriques, les triporteurs et les quadriporteurs.»

Cette... il est souvent question, en fait, là, des aides à la mobilité dans le discours public. Puis on est... on a plusieurs... plusieurs... On en a parlé, quand même, là, aussi, là, de... du type de véhicule de micromobilité qu'on peut retrouver sur les... sur les aménagements cyclables, notamment, ou sur les trottoirs. Puis on se retrouve avec un... une incroyable diversité de véhicules électriques de petite taille qui, malheureusement, se disent de la mobilité... de l'aide à la mobilité motorisée.

Or, il y a des projets qui ont été faits, des projets de... des projets pilotes qui ont été faits par le ministère des Transports, et on... tu sais, pour s'assurer que, finalement, là, les fauteuils roulants électriques, les triporteurs, les quadriporteurs étaient effectivement les vrais véhicules qu'on peut considérer comme des aides à la mobilité motorisée puis s'assurer aussi qu'on ne se retrouve pas avec toutes sortes de véhicules qui vont à des vitesses toutes variables.

Puis, en même temps, il y a une explosion, là, de ces... de ces véhicules-là, mais... puis c'est une bonne chose, je pense que c'est bien de les avoir, mais, pour être capable de savoir où a le droit de circuler, éventuellement, plus loin, là, dans le projet de loi n° 48, là, dans le Code de la sécurité routière, où a le droit de circuler quel véhicule dit de micromobilité ou encore d'aide à la mobilité motorisée, on trouvait important de venir identifier, là, bien nommer, en fait, ce dont il était question. Donc, c'est pour ça qu'on vient le nommer. Puis, dans ce cas-là, c'est vraiment des outils qui sont utilisés par... qui sont... qui sont, en fait, donnés... pas donnés, mais autorisés par des professionnels de la santé. Donc, on ne peut pas aller dans une boutique s'acheter un véhicule de ce type-là sans avoir eu une recommandation, là. En tout cas, à tout le moins, il faut qu'elle soit remboursée, en partie du moins, là, par les bons

baillieurs publics. Et on est partis tout simplement, là, de la définition, là, du ministère des Transports et de la Mobilité lui-même.

Donc, c'est pour ça qu'à l'intérieur du Code de la sécurité routière ce qu'on souhaite, c'est venir apporter cette modification-là pour être sûrs que, plus loin quand on dira, bien : Tel véhicule a le droit de circuler sur tel type d'aménagement, bien, on puisse référer finalement au bon mode de transport, c'est simplement ça.

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

Mme Guilbault : Bien, encore une fois, je... ce n'est pas une notion qui est actuellement définie, donc... puis elle n'est pas traitée non plus, c'est ça, dans le projet de loi. Alors, je... C'est... c'est...

Des voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça, ça fait que ce n'est pas quelque chose qui est... qui est dans la loi. On n'est pas à un stade où on a une maturité, je dirais, de... des projets pilotes, des expérimentations, de la documentation, etc., de l'expérimentation pour en arriver avec une définition dans la loi. Ce n'est pas quelque chose qui est abordé dans le projet de loi. Alors, c'est... je dirais que c'est périphérique à notre propos.

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

M. Grandmont : Bien, la définition, là, c'est celle du ministère des Transports lui-même, là, qui avait lancé un projet pilote, puis qui s'était terminé le 1er juin 2020, puis qui avait confirmé l'importance d'encadrer l'utilisation des aides à la mobilité motorisée. Et donc le ministère a ainsi jugé essentiel de poursuivre cet encadrement, celui-ci s'inscrivant dans sa mission qui est d'assurer la mobilité des personnes par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. Donc, si on parle de systèmes efficaces et sécuritaires, bien, on parle de sécurité routière, notamment. Donc, on est pas mal dans un projet de loi qui traite de sécurité routière.

Donc, c'est pour ça qu'on voulait s'assurer d'avoir cette définition-là inscrite au Code de la sécurité routière pour y référer de manière ultérieure dans le... dans le Code de la sécurité routière, tout simplement. Puis j'invite la... Mme la ministre à consulter, là, ses collègues, là, du ministère. Je veux dire, il y a une définition qui existe. Il y a un projet pilote qui est terminé depuis trois ans et demi. Donc, il y a une certaine forme de maturité, j'ose espérer, là, du... puis au niveau de la connaissance aussi, une certaine connaissance, là, du côté du ministère.

L'objectif est de simplement s'assurer qu'on ne dévie pas de ce que c'est, la définition d'une aide à la mobilité motorisée et que... et que, quand on va venir préciser sur quelles infrastructures une aide à la mobilité... motorisée peut circuler, bien, on puisse savoir qu'on s'adresse... ou, en fait, qu'on identifie, qu'on fait référence à des véhicules qui ont été nommés dans... qui ont été identifiés dans les définitions prévues à l'article 4 du Code de sécurité routière.

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

Mme Guilbault : Oui, c'est ça, c'est qu'on... parce que c'est... après le projet pilote, il y a un arrêté qui existe, qui doit être public, j'imagine, quelque part, donc, sur les aides à la mobilité. Je ne suis pas habile avec l'informatique, moi, je n'ai pas d'ordinateur. Enfin, il y a un arrêté qui existe, donc, puis éventuellement le souhait, ce sera de le transposer dans le Code de la sécurité routière, mais, comme je disais, actuellement, on... on n'est pas à ce stade-là. Ça va être... puis là j'ai... j'ai mes équipes qui me confirment qu'il y a une complexité autour de ça, donc ce n'est pas dans le propos du projet de loi actuel. Le projet de loi, c'est essentiellement pour les systèmes... les nouveaux systèmes de détection et diverses autres dispositions, mais ce n'est pas un bloc complexe qui fait partie du... de la proposition législative actuelle. Donc, c'est des travaux qui vont continuer de se faire. Il existe déjà un arrêté pour avoir un certain nombre de paramètres d'encadrement d'application, mais ce n'est pas dans le propos du projet de loi.

M. Grandmont : ...évidemment, comme on l'a dit, puis on va sûrement le répéter quand même assez souvent, le projet de loi ne va pas assez loin. C'est un bon pas dans la bonne direction, il y a des éléments là-dedans qui sont intéressants, mais souvent, outre le... outre le recul, là, sur les corridors scolaires, là, ce qui fait défaut au plan de... pas au plan, mais au projet de loi n° 48, c'est ce qui ne s'y trouve pas.

• (15 h 50) •

On a une opportunité incroyable de... justement, d'ouvrir le Code de la sécurité routière, et donc de pouvoir voir à répondre aux meilleures, disons, mesures à mettre en place, comme législateurs, pour améliorer le bilan de sécurité routière. On ne peut pas regarder ça juste à travers la simple lorgnette, là, de ce qui se passe sur les quatre rues autour d'une école, les chantiers de construction et ce qui a trait aux véhicules hors route, là, qui sont les trois... essentiellement les trois... ah! puis les... évidemment les systèmes de détection automatisés, là. La sécurité routière, c'est beaucoup plus large que ça. Je pense que Mme la ministre est bien au courant de ça.

Bien, j'aurais une question. Donc, oui, je suis... j'étais au courant qu'effectivement il y avait un arrêté ministériel sur cette notion, là, de... un arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisée. Ça, ça date quand même d'il y a quelque temps, là, comme... Je vais juste vérifier, là, mais le... donc, l'arrêté avait été... avait été communiqué, il y avait eu un communiqué sur l'arrêté ministériel qui avait été partagé, donc, par votre prédécesseur, là, le 7 août 2020 suite à un projet pilote.

Donc, j'aurais deux questions. Pourquoi ça tarde? Pourquoi, finalement, on ne l'a pas intégré dans le projet de loi n° 48, d'une part, considérant le temps immense que ça fait? Puis qu'est-ce qui rend la chose si complexe que ça? Parce que, si on a fait un projet pilote, si on a fait un arrêté ministériel, qu'est-ce que... c'est Mme la ministre qui l'a dit elle-même, là, c'est une question complexe, donc j'aimerais connaître la nature de cette complexité-là.

Le Président (M. Jacques) : ...

Mme Guilbault : Oui. Bon, on vérifie avec l'expert de notre équipe, mais, de façon générale, puis peut-être que moi aussi... chacun, on va probablement répéter chacun de notre côté certaines choses au fil de l'étude, puis c'est correct, puis c'est normal, mais il y a une infinité de choses sur lequel pourrait porter... sur lesquelles pourraient porter des projets de loi. Alors, c'est sûr qu'à un moment donné ça prend un spectre, tu sais, ça prend un... comment on dit ça, un «scope», mais comment... je ne veux pas le dire en anglais, un rayon, en tout cas, ça prend une portée...

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça, on circonscrit, tu sais, une... ça prend une circonscription d'éléments à l'intérieur d'un sujet qui peut être vaste, puis la plupart des sujets sont vastes. Puis, ça a été la même chose avec l'expropriation, on a eu une foule de discussions puis, à un moment donné, on se dit : Bien là, c'est ça qui est ça. Il y a des éléments finalement qu'on choisit de ne pas aborder parce qu'on veut se concentrer sur l'essentiel.

Puis la sécurité routière, Dieu sait que c'est un univers qui est vaste, c'est pour ça que je répète souvent que ce projet de loi là, il sert à donner suite au plan. Et le Plan d'action en sécurité routière, là, peut-être pour l'exemplifier de la façon la plus visuelle possible, il est fait d'une manière où il y a un échancier, mais il y a aussi un livrable, il y a une colonne livrable. Et, dans le fond, puis je pense que ça va être peut-être vraiment la façon la mieux imagée, pour chacun des... chacune des mesures ou sous mesures pour laquelle, dans la colonne livrable, il est écrit «projet de loi déposé», c'est ça qu'on trouve, essentiellement, dans le projet de loi.

Il y a plein d'autres choses intéressantes puis pertinentes qui pourraient être abordées. Puis, un jour, il y aura un autre projet de loi sur le CSR, assurément, puis ils vont faire autre chose, comme moi, je fais autre chose que ce que mes prédécesseurs ont fait. Et donc... mais, tu sais, c'est ça, là, le propos du projet de loi, là, c'est de donner suite aux mesures pour lesquelles, dans la colonne livrable, il est écrit «projet de loi déposé». Ça fait que, déjà, vous voyez, mesure 1.1, là : «Fixer la vitesse à 30 kilomètres-heure dans les zones scolaires.» Ensuite de ça, bon, tu sais... puis là je ne les ferai pas un par un, je ne veux pas gaspiller le temps, sauf que c'est ça, le principe. Et le sujet de l'arrêté en question puis ce dont on est en train de discuter n'est pas une mesure du plan qui... pour laquelle on a besoin de faire des modifications législatives.

Et, avant que, peut-être, le collègue me dise qu'il y a des articles sur le VHR qui ne sont pas dans le plan d'action, j'aurai l'intention de déposer un amendement pour les retirer. Alors, avis à tous, si jamais on... on voulait... Parce que c'est vrai que ce n'est pas... ce n'était pas... on voulait régler ça en même temps, mais, bon... mais il y a d'autres petites choses périphériques, il faut dire, notamment sur les permis, les interdictions pour les nouveaux permis de moto, mais bref. Alors, c'est ça, mais, sinon, j'ai mon collègue ici...

M. Grandmont : ...

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : Oui, c'est vrai que le plan d'action... vous réfèrez beaucoup au plan d'action, évidemment, puis d'ailleurs je suis content d'entendre, là, l'histoire, les... que vous allez retirer éventuellement ce qui réfère aux véhicules hors route. Ça m'enlève... vous me scoopez, là, vous m'enlevez une opportunité de vous rappeler. Non, je sais bien, mais probablement que les... la Fédération québécoise des municipalités, notamment, a dû faire... réaliser que c'était quand même un peu un alourdissement, là, de leurs tâches.

Par ailleurs, moi, tu sais, je fais ça pour... vous le savez, là, pour le bien commun, pour le bien collectif. Je veux avoir le meilleur plan de sécurité routière. Puis c'est tout à votre avantage. Plus vous allez avoir un meilleur Code de sécurité routière puis un meilleur bilan routier, bien, plus, collectivement, on va être... on va être gagnants, puis plus vous serez aussi la ministre de la Mobilité durable qui aura permis d'avoir un bilan positif sur la... Ça fait que je fais ça pour vous aussi, là, c'est pour vous dire... Mais vous pouvez passer la parole à votre collègue.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député. Si vous voulez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît.

M. Scott (Jean-François) : Bonjour. Jean-François Scott, conseiller en réglementations, en politiques au ministère des Transports. Si je m'éloigne, on m'entend? OK. C'est bon.

Des voix : ...

M. Scott (Jean-François) : Super. C'est tellement plus confortable. Donc, comme Mme la ministre disait, il y a... il y a les équipes, entre autres notre équipe au ministère, qui travaillent sur le dossier des AMM, les aides à la

mobilité motorisées. Il y a eu le projet pilote, comme vous le disiez, qui avait été prolongé à l'époque. Maintenant, il y a un arrêté ministériel pris en vertu du code, donc il y a un encadrement complet relatif aux AMM. Oui, il est souhaité, évidemment, d'intégrer tout ça dans le CSR éventuellement, mais, pour l'instant, il n'y a pas de flou juridique ou d'absence de règles. Mais ça vient évidemment avec une définition, comme vous le mentionniez, bien, des règles de circulation particulières, des règles en matière d'équipement, des signaux d'avertissement, des dispositifs d'éclairage sur ces appareils-là. Donc, il reste des consultations à parfaire, à mener. Donc, c'est un volet important qu'on veut intégrer au code, oui, éventuellement. Et c'est un gros... un gros bloc, si je peux dire. Je ne sais pas si Mme la ministre l'a dit, mais c'est pour l'instant environ 40 articles, l'arrêté, donc c'est... c'est ça, c'est assez majeur.

M. Grandmont : Oui, je comprends que c'est un... Puis ça va toucher de plus en plus de personnes aussi, parce qu'on veut garantir la mobilité à tous et à toutes, donc, puis, avec le vieillissement de la population, perte d'autonomie, disons que c'est... ce n'est pas étranger au fait qu'on en voit de plus en plus aussi. Puis je pense qu'il va falloir intervenir puis, encore une fois, aussi pour départager ce qui en est puis ce qui n'en est pas, là. Parce que ça reste... comme vous le disiez, même s'il y a une définition, ça reste, dans mon esprit à moi, en tout cas, assez flou sur le terrain. Donc, il y a une complexité.

Vous dites qu'il y a encore des consultations à faire. Qu'est-ce qu'il reste à faire comme consultations qu'on n'a pas déjà fait dans le cadre... Est-ce que c'est parce que la technologie évolue? Est-ce que c'est d'autres raisons? Qu'est-ce qui fait qu'on doit encore consulter s'il y a déjà eu un projet pilote?

M. Scott (Jean-François) : Honnêtement, je ne pourrais pas vous le dire en détail, parce que c'est des collègues à moi qui travaillent plus spécifiquement là-dessus. Je connais le dossier également, mais il y a eu des consultations à l'époque. Le projet pilote initial, je crois, avait commencé en 2015, a été prolongé en 2018. Donc, comme vous le dites, les choses évoluent, il faut mettre à jour ces consultations-là. Il y avait divers organismes qui avaient été consultés à l'époque. Donc, je crois qu'il y a encore des discussions qui ont lieu ponctuellement, mais, avant de présenter un encadrement des règles à jour, complètes, évidemment, il reste ça à attacher, oui.

M. Grandmont : Est-ce que la définition qu'on propose, là, selon votre expertise... est-ce que la définition qu'on proposait, c'est la bonne définition, en fait, là, des aides à la mobilité... motorisées?

M. Scott (Jean-François) : Je ne pourrais pas me prononcer là-dessus. Il y a une définition à l'arrêté.

Une voix : ...

M. Grandmont : Il y a une définition à l'arrêté, donc dans l'arrêté.

M. Scott (Jean-François) : Oui, tout à fait.

M. Grandmont : D'accord. Je vais aller voir tout de suite, là, l'arrêté. Non, ce n'est pas vrai. D'accord, bien, je vous remercie pour vos... pour vos réponses. Moi, je persiste à penser, effectivement, que, comme je le disais tantôt, c'est quelque chose qui nous pend au bout du nez, là, dans... pour de plus en plus de gens. Moi, j'invite vraiment Mme la ministre à considérer à intégrer, à tout le moins, la définition, qu'on peut... qu'on peut négocier. On peut consulter l'arrêté, suspendre, regarder l'arrêté, s'assurer d'avoir la bonne définition puis, après ça, suivre... laisser le travail suivre son cours.

Parce que, de toute façon, l'arrêté va venir... va être intégré, Mme la ministre l'a dit elle-même, là, on veut intégrer éventuellement tout cet arrêté ministériel là au Code de la sécurité routière, puis, je pense, ce serait la bonne chose à faire. Là, ça fait depuis 2015, là, qu'on est sur la question, donc presque neuf ans. C'est beaucoup de temps pour une question qui, finalement, aurait pu se régler il y a quand même pas mal de temps. Je comprends qu'on fasse des projets pilotes, je comprends même qu'on ait pu le renouveler à l'époque, là, mais là ça fait... ça fait beaucoup de temps que ça... ça dure. Et c'est assez évident, quand on regarde un peu ce qui se passe sur le terrain, de voir qu'il y a... il y a besoin, là, finalement, de faire du ménage dans tout ce qui circule sur les routes, sur les différents aménagements, sur les trottoirs, dans les aménagements cyclables aussi. Donc, moi, je n'aurai rien d'autre à ajouter pour l'instant, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement du député de Taschereau à l'article 2 amendé? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article...

M. Grandmont : ...s'il vous plaît.

Le Président (M. Jacques) : ...l'amendement à l'article 2 amendé est adopté? Par appel nominal. Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

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

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : ...

La Secrétaire : Mme Bogemans (Iberville)?

Mme Bogemans : Contre.

La Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : 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. Merci. L'article est... l'amendement est rejeté. M. le député de Taschereau.

• (16 heures) •

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. J'aurai un troisième et dernier... en tout cas pour l'instant, proposition d'amendement pour l'article 2, là, tel qu'amendé. Je pense qu'il a dû être... vous être envoyé, donc vous serez à même de le consulter sur le Greffier. Est-ce qu'il apparaît déjà? Ah oui! Il est déjà là. Parfait. Excellent. Donc, voilà. En fait, il y a une petite... une petite coquille, là, je suis désolé, c'est...

Le Président (M. Jacques) : ...

M. Grandmont : Il ne s'agit pas d'ajouter à la fin de l'article 2, mais de remplacer. En fait, oui, c'est ça : Ajouter, à la fin de l'article 2 tel qu'amendé, l'alinéa suivant :

L'article 4 de ce code est modifié par le remplacement de «"bicyclette assistée" : une bicyclette munie d'un moteur électrique» — oui, d'accord, ça se tient — par :

«"vélo à assistance électrique" : vélo équipé d'un moteur électrique alimenté par une batterie rechargeable pour lequel il faut pédaler pour les utiliser.»

Oui, c'est ça, c'est qu'en fait, dans le... l'article 4 du code... du Code de la sécurité routière, là, il y a un... il y a une définition qui nous apparaissait désuète, là, passée date, caduque : «"Bicyclette assistée" : une bicyclette munie d'un moteur électrique.» On sait combien les vélos à assistance électrique ont beaucoup évolué dans les dernières années. Il y a deux types... pour faire... pour faire court, là, il y a deux types de vélos électriques, là. Il y a des vélos électriques pour lesquels on... il y a... on n'a pas besoin de pédaler, finalement, là, puis il y a un moteur assez fort avec un «throttle». Je ne sais pas c'est quoi, le mot en français, c'est comme les... tous les mots de garage. Si quelqu'un le connaît... En tout cas, vous voyez ce que je... ce dont je parle, là. Donc, un «throttle» pour donner de la puissance au vélo, qui se met à accélérer sans qu'on ait besoin de pédaler, au contraire des vélos à assistance électrique. Et c'est... c'est d'ailleurs, là, ce qui se trouve, là... les systèmes de vélopartage, là, Bixi à Montréal, à Vélo ici, à Québec, qui ont en tout ou en partie une flotte de vélos à assistance électrique, il faut pédaler pour que ça avance. Et ce n'est pas les mêmes règles qui s'appliquent, qu'on... qu'on ait un vélo à assistance électrique ou qu'on ait un vélo électrique, là, avec, finalement, un accélérateur, sur lequel on n'a pas besoin de...

Puis c'est deux... c'est vraiment deux types de vélos très distincts l'un de l'autre. Quand il s'agit, là... Et je... Actuellement, là, les vélos électriques sont... sont associés beaucoup à ce... à un vélo... sont... sont associés aux vélomoteurs, pour lesquels il faut avoir des permis de conduire, mais on sait très bien que, dans les prochains mois, prochaines années, les règles pourraient être changées. Et il nous apparaissait tout à fait pertinent, là, de revoir la notion de bicyclette

assistée, justement en utilisant une définition, là, que... qui est disponible, là, notamment sur le site de... du CAA-Québec, là. On s'est inspirés de la définition qu'ils ont... qu'ils ont donnée, là, pour justement bien venir... pour bien venir définir ce qu'était un vélo à assistance électrique pour lequel on doit pédaler. Ce n'est pas la même chose, ce n'est pas les mêmes vitesses qui sont pratiquées, ce n'est pas le même niveau de dangerosité. Et, comme je le disais tantôt, les vélos en système de vélopartage s'associent beaucoup plus à des vélos à assistance électrique pour lesquels on doit pédaler.

Je ne sais pas si mon collègue de René-Lévesque, qui m'a dit... qui nous a avoué hier prendre le transport en commun, 807, à Québec... s'il utilise aussi le vélopartage ici, à Québec. Il faut s'abonner, ça vaut vraiment la peine. C'est vraiment un beau système, ça fonctionne très bien. Moi, je l'utilise pour monter la côte de chez nous jusqu'à l'Assemblée nationale. Je suis en veston puis j'arrive sans une goutte de sueur au front. Ça fonctionne très bien. Pour vrai, là, ça vaut vraiment la peine de l'essayer puis ça ne coûte vraiment pas très cher, en plus. Donc, salut aux collègues du RTC, ils font un bon travail.

Tout ça pour dire qu'il nous semblait opportun de venir modifier... remplacer cette définition-là, qui est caduque, par quelque chose qui s'apparente beaucoup plus à ce qu'on trouve actuellement sur les routes du Québec et aussi, là, dans les systèmes de vélopartage. Ça va être très utile plus tard, quand on va vouloir modifier, là, des règles, notamment en ce qui a trait, plus loin dans le Code de la sécurité routière, à l'obligation de porter un casque, par exemple, à l'obligation, pour les 14-18 ans, de suivre un cours de vélomoteur, un peu comme les scooters.

Quand on veut... Vous le savez, là, les jeunes, là... Peut-être... Peut-être même avez-vous, vous-même, peut-être, M. le Président, conduit un scooter quand vous étiez jeune, mais il fallait puis il faut toujours, en fait, aussi conduire... passer un permis de cyclomoteur. Puis actuellement, là, les jeunes de moins de 18 ans qui voudraient utiliser les systèmes de vélopartage, donc des vélos à assistance électrique, comme je le dis, qui, au sens de la loi, s'apparentent à des vélomoteurs, à des cyclomoteurs, doivent suivre une formation de scooter. Ça n'a juste pas de bon sens. Puis moi, je pense que, dans les villes comme à Québec ou à Montréal et bientôt ailleurs, je n'en doute pas, on risque... on va voir se déployer ces systèmes de vélopartage électrique. Bien, on est en train d'empêcher une bonne quantité de jeunes de moins de 18 ans d'utiliser ces systèmes-là ou, en tout cas, de le faire de manière parfois illégale. Je sais que ça se fait, malheureusement, là. Donc, pour moi, c'est important de changer la définition, parce que, si on veut éventuellement modifier les lois sur la question de l'âge auquel on a le droit de commencer à prendre des systèmes de vélo à assistance électrique partagé dans nos villes puis aussi l'utilisation du casque, bien, on doit avoir la bonne définition, comme je le mentionne puis comme je le propose ici.

Puis, le casque, c'est important aussi. Vous savez que, M. le Président, au Québec, il n'y a pas d'obligation de porter le casque quand on circule à vélo. C'est une bonne chose. Moi, j'ai toujours prôné, là, la sensibilisation, les encouragements, les campagnes pour inviter les gens à le porter. Puis ça fonctionne bien, là. Je ne me souviens plus des chiffres exactement, ça fait longtemps que je ne les ai pas consultés, mais ça tournait autour de 90 %, 95 % des gens qui portent un casque. Donc, on a quand même beaucoup progressé.

Puis là, d'ailleurs, aussi dans les... dans les endroits dans le monde où on oblige le port du casque, ce qu'on remarque, c'est une diminution du nombre de personnes qui prennent le vélo pour se déplacer. Ça tient à toutes sortes de raisons, là, le côté compliqué, le côté esthétique. Bon, c'est l'obligation. Ça... aux gens, dans ce cas, alors que la sensibilisation nous permet d'atteindre des objectifs adéquats.

Puis par ailleurs, bien, comme on va avoir de plus en plus de routes qui seront sécuritaires, bien, le port du casque ne sera pas nécessaire dans la mesure où le casque est utile quand il y a une collision. S'il n'y a pas de collision, pour quiconque a roulé dans des... dans des... dans des villes où, finalement, les aménagements cyclables sont de qualité exceptionnelle, il n'y a pas de chance d'avoir une collision avec un véhicule routier, donc le port du casque devient un peu accessoire, finalement.

Bon, je reviens au propos. L'idée, c'est que, pour les vélopartages, le port du casque, quand il y a un vélo électrique, là, à assistance électrique, on est obligé de porter le casque. Mais c'est compliqué. C'est compliqué, de faire respecter ça. Soit les pouvoirs publics, les services de police appliquent une espèce de tolérance, soit, bien, on accepte qu'il y a moins de gens qui l'utilisent. Mais ce n'est pas ça, l'objectif. L'objectif, c'est d'avoir de plus en plus de gens qui utilisent les systèmes de vélopartage.

À Vancouver, ils ont essayé un système où il y avait un système de prêt de casques. Bon. Je ne suis pas sûr que j'aurais été très, très fan de prendre un casque sachant qu'il a été utilisé par plusieurs personnes avant moi, là. Puis effectivement c'est ce qu'on se rendait compte. C'est qu'en essayant de mettre... d'imposer le port du casque, mais en mettant des systèmes de casques partagés, bien, on n'atteignait pas l'objectif d'augmenter le nombre de personnes qui utilisaient ce système de transport là.

Donc, comment on fait pour y arriver? Bien, c'est en ayant des systèmes de vélo à assistance électrique sur lesquels on va pouvoir venir, par règlement, dire : Bien, on va baisser la puissance, on va baisser la puissance des moteurs, ce qui fait que les véhicules... les véhicules... les vélos vont rouler moins vite.

Vous savez, là, actuellement à Québec, par exemple, les véhicules... les vélos à assistance électrique, là, partagés roulent jusqu'à une vitesse maximum d'à peu près 30 kilomètres-heure. Ça dépend comment qu'on pousse, mais c'est 30 kilomètres-heure que c'est conçu pour être fait, là. Et, à 30 kilomètres-heure, on juge que le port du casque est obligatoire. Si on baissait la vitesse à un peu moins de ça, genre autour de 25, bien là le port du casque ne deviendrait plus obligatoire.

Donc, c'est important de garder l'idée que le vélo à assistance électrique ne s'apparente pas à un cyclomoteur, pour lequel, un, il est obligé d'avoir un casque, deux, il est obligé de suivre une formation pour les 14-18 ans. Encore une fois, c'est des bonnes habitudes de vie qui sont en train de se perdre et pour lesquelles on pourrait avoir des gains significatifs pour l'avenir des transports, là, dans les... dans les... dans les villes dans lesquelles on déploie ce genre de système là.

Donc, voilà pourquoi on propose cette définition-là, qui est plus ajustée que celle qu'on a actuellement, là, dans le Code de la sécurité routière, où on parle de bicyclette assistée : «Une bicyclette munie d'un moteur électrique.» C'est beaucoup trop large. Ce qu'on a besoin, c'est d'avoir quelque chose sur lequel... auquel on réfère dans la vraie vie du vrai monde et sur lequel on pourrait avoir un certain pouvoir au niveau législatif ou réglementaire par la suite pour s'assurer qu'un maximum de gens l'utilise. Notamment, je reviens toujours sur la question du casque et de l'obligation d'une formation pour les 14-18 ans.

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

Mme Guilbault : Oui. Bien, très intéressant, encore une fois. Tout ce qui touche la sécurité routière de près ou de loin est intéressant et noble. Et ce sont des choses sur lesquelles il faut travailler. Mais la mise à jour de la définition de la bicyclette assistée, effectivement, devra faire l'objet d'une mise à jour. Mais, en discussion avec mon même collègue, là, qui est dans ces équipes-là, qui font ce travail-là, c'est, encore une fois, un gros bloc. Ça... Tu sais, c'est plus... C'est moins simple que ça en a l'air, là. Alors, ça a des incidences sur divers éléments, donc il faut prendre le temps de l'attacher comme il faut. Et donc ce n'est pas un bloc qui est prévu dans le projet de loi, donc, parce que, comme j'ai expliqué, le projet de loi donne suite aux mesures du Plan d'action en sécurité routière, mais c'est certainement une mise à jour sur laquelle il faudra travailler dans le futur.

• (16 h 10) •

M. Grandmont : Juste savoir un peu, là, parce qu'après ça je... Mme la ministre, là, donne des réponses assez... assez larges, là, en fait, là. Mais qu'est-ce qui... qu'est-ce qui bloque? Qu'est-ce qui fait que c'est... ça prend autant de temps que ça? Ça fait plusieurs années, quand même, que les vélos électriques ou vélos à assistance électrique ont envahi nos rues. Bixi existe depuis des années, le réseau à Vélo, à Québec, existe depuis... on va être rendus à la quatrième saison, je pense, cet été. Qu'est-ce qui fait que c'est aussi long que ça puis qu'on n'agisse pas sur... pour l'intégrer finalement dans un... dans le projet de loi? Moi, je pensais qu'après autant d'années, là, à voir des vélos électriques se déployer, autant de représentations, il y a eu beaucoup de consultations un peu partout, puis là on a une opportunité, on ouvre le Code de la sécurité routière.

Puis par ailleurs, bien, je le rappelle aussi, mais, moi, mon intention, c'est de le faire aussi pour les jeunes de 14 à 18 ans, qui, par ailleurs, se rendent à l'école en vélo à assistance électrique. Ce n'est pas pour rien qu'on met autour des écoles secondaires, notamment, puis on met autour des écoles... des cégeps... en fait, «écoles secondaires», on ne le fait pas encore, parce que justement, ce n'est pas supposé être utilisé par les jeunes, mais autour des cégeps, pour l'instant, on met... on met des bornes, là, des stations de vélos... de vélos.

Donc, qu'est-ce qui fait que ça prend autant de temps que ça? Puis quelle est la complexité dont on nous parle?

Mme Guilbault : Oui. Bien, à moins que le collègue de... Si c'est pour avoir sensiblement le même propos que le collègue de Taschereau, je le laisserais peut-être parler avant puis je répondrais après.

M. Derraji : ...ne vous dérange pas. Ça va nous...

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

M. Derraji : Merci, monsieur. Ça va probablement nous aider, parce que ce n'est pas la première fois que j'entends que le projet de loi émane uniquement du plan d'action. Et, à chaque fois, il y a une réponse. C'est l'incidence et la complexité. Ça a été la même réponse tout à l'heure par rapport à ce que le collègue présentait.

Juste qu'on clarifie. Donc, il n'y a pas autre option qui a été étudiée qu'on ne peut pas à ajouter dans le projet de loi? Parce que ce que le collègue amène comme amendement par rapport au vélo à assistance électrique, sérieux, ça fait du sens. On croise tous des vélos équipés d'un moteur électrique alimenté par une batterie rechargeable, pour lesquels il faut pédaler pour les utiliser. Je pense que, tous autour de la table, on les voit. Ils font partie du paysage.

Mme la ministre n'a pas arrêté de dire qu'elle veut moderniser le Code de la sécurité routière. Mais je veux juste comprendre, comme ça, ça va être clair pour l'ensemble du projet de loi. Deuxième amendement, troisième, la même réponse, c'est que ça n'a pas été étudié. Donc, on prend pour acquis que ce qu'il y avait dans le plan d'action, c'est ce que vous voulez faire aujourd'hui dans le projet de loi. Mais il n'y a pas matière d'amender, voir des choses que, probablement, elles ne figuraient pas dans le plan d'action.

Le Président (M. Jacques) : ...

Mme Guilbault : Bien, ça dépend si on veut apporter des amendements à des choses qui sont directement dans le projet de loi. J'ai moi-même déposé un amendement, ce matin, suivant les commentaires du collègue de Taschereau parce qu'on était dans le propos. Mais, le projet de loi, l'objectif puis le plan d'action, c'est d'améliorer le bilan aussi. Il ne faut pas perdre ça de vue, là. Alors, mettre à jour une série de définitions qui ne sont pas directement concernées soit par le plan d'action ou soit par le projet de loi, on n'est pas dans le coeur du sujet. C'est du moins mon interprétation.

Alors, oui, je vais être très ouverte à ce qu'on puisse faire des amendements. On pourra s'en parler, et tout ça. Mais là on est juste à l'article 2 et on nous parle de choses périphériques, alors que l'article 2... Puis je comprends, là, on amène des nouvelles définitions puis on est dans un article qui porte sur les définitions. Ça, je le comprends tout à fait. Mais la définition que nous, on amenait dans l'article 2, c'est pour les systèmes de détection, qui sont nommément

dans le titre du projet de loi parce que c'est un gros morceau du projet de loi. Qu'on veuille parler d'autres définitions, on peut en parler, mais, à chaque fois qu'on modifie ou qu'on introduit une définition, c'est plus complexe que juste s'en parler entre nous. Ça a des répercussions. Alors, si on s'embarque dans un chantier soit d'introduction ou de mise à jour de définitions sur des notions qui, oui, sont pertinentes, je tiens à le dire, là, mais qui ne font pas directement partie de l'objectif du projet loi, c'est-à-dire donner suite aux mesures du Plan d'action en sécurité routière, je l'ai dit tout à l'heure, là, il y a une infinité possible, là.

Alors, moi, je pense qu'on a intérêt... Qui trop embrasse mal étreint, me disait mon collègue ici. Je pense qu'on a intérêt peut-être à concentrer notre énergie sur les éléments qui sont directement en lien avec le Plan d'action en sécurité routière. Non pas que je suis fermée à entendre les propositions des collègues, pas du tout, pas du tout, mais c'est sûr que ma prédisposition, c'est de me concentrer sur ce qui est déjà dans le projet de loi et dans le Plan d'action en sécurité routière.

M. Derraji : Mais quelles répercussions? Je veux juste que... Parce que je comprends, il y a un raisonnement derrière. Mais, c'est quoi, les répercussions? C'est quoi, l'incidence? Parce que la définition, moi, je... à moins, corrigez-moi si je me trompe, au contraire, ça rajoute une clarification par rapport au vélo à assistance électrique qu'on voit dans... de nos jours. Je veux juste comprendre c'est quoi, la complexité que ça rajoute au projet de loi ou même aux gens du ministère.

Mme Guilbault : ...si les collègues sont d'accord, M. Scott pourrait amener des éléments de réponse.

Le Président (M. Jacques) : M. Scott.

M. Scott (Jean-François) : Oui. Donc, la bicyclette assistée, comme vous disiez, est déjà définie, prévue au CSR. De modifier uniquement la définition pour la remplacer par «vélo à assistance électrique», ça pourrait causer des enjeux avec d'autres dispositions du code qui réfèrent à la bicyclette assistée. Pour vous dire, au ministère, à la SAAQ, il y a des travaux en cours qui impliquent des consultations avec d'autres provinces également pour revoir, mettre à jour cet encadrement-là, des bicyclettes assistées et les vélos électriques, appelons-les comme on veut. Ce n'est pas une question simple.

Depuis 2020, il y a eu une modification au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles fédéral, qui prévoyait à l'époque une définition de «bicyclette assistée». Le CSR renvoyait à ce règlement fédéral là pour certaines choses pour les caractéristiques de la bicyclette. Depuis que ça a été abrogé, les provinces doivent justement revoir leur cadre législatif propre à eux, aux provinces.

Donc, il y a des travaux en cours qui visent, oui, à clarifier la définition, qu'est-ce qu'une bicyclette assistée, est-ce qu'on garde le même terme ou non, mais également sur les règles applicables, comme vous disiez, pour tenir compte peut-être du type d'utilisation du vélo, des nouveautés, comme vous disiez, là, l'évolution des modèles existants. Donc, c'est... Encore une fois, comme je le disais tantôt, je me répète, là, c'est... c'est un bloc assez important qui devrait venir avec plusieurs modifications.

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

M. Grandmont : Je vous remercie pour votre... pour votre réponse.

Moi, je remarque, là, ça fait deux fois, là, qu'on... que je propose, là, des questions... des amendements, en fait, là, en lien avec des types de véhicules qui évoluent, en fait, assez rapidement, là, les... les aides à... les aides à la mobilité motorisées et les vélos à assistance électrique. Ça fait deux fois que je propose des choses, puis, dans les deux fois, on nous dit : C'est complexe, c'est compliqué, c'est long.

Puis, ce que je remarque, en fait, c'est qu'on est en train de... La vague, elle est là, là. Ça fait longtemps qu'on est là-dedans, là. Ça fait longtemps qu'on a des vélos à assistance électrique sur le terrain. Puis il y en a de plus en plus. Je suis allé au Salon du vélo à Québec. D'ailleurs je ne sais pas si ma collègue a été... mes collègues ont été. Ils ont reçu une invitation aussi. Mais c'est fou, là, le nombre d'exposants, là, dont c'est le principal produit, là, pour les vélos. Puis les aides à la mobilité, comme je vous disais tantôt, bien, c'est très varié. Il y a des «onewheel», il y a des skates, des rouli-roulants, hein, si on le dit en français, motorisés. Il y a toutes sortes de choses, bref, là, qui circulent sur nos routes aujourd'hui. Puis moi, j'ai juste peur qu'on manque... qu'on manque le coche, là, qu'on soit en retard. C'est comme si le législateur était en retard par rapport à ce qui est en train de se passer.

Je ne sais pas comment ça se passe dans les autres... dans les provinces canadiennes, là. Je ne sais pas comment ça se passe actuellement, si... Puis ça, c'est quelque chose que je... je ne savais pas, là, comme qu'il y a eu des abrogations au niveau législatif au niveau fédéral. C'est intéressant. Mais moi, je dirais au législateur puis je dirais à Mme la ministre, là, de peut-être enclencher assez rapidement là-dessus. Les projets pilotes, on les a faits, puis, comme je disais, la vague est en train d'arriver.

Puis ça devient un peu n'importe quoi sur les routes en termes de micromobilité, je vais le dire comme ça, au sens large. Même, tu sais, je pense, ça vaudrait la peine d'intervenir assez rapidement, parce que, pour vrai, là, c'est... ça arrive vite. Puis on n'arrête pas de nous dire : C'est complexe, il nous reste encore des choses à établir, à vérifier, des projets pilotes à refaire. Tu sais, est-ce qu'on va... est-ce qu'on va... est-ce qu'on va faire comme dans d'autres cas, par exemple, avec Uber, laisser entrer Uber pour finalement, après ça, légiférer? À un moment donné, c'est parce que ce n'est pas à cette industrie-là à nous imposer un certain modèle. C'est au législateur à se poser les bonnes questions le plus rapidement possible.

L'intelligence artificielle pourrait être un autre bon exemple. L'intelligence artificielle est en train d'arriver, puis on n'a pas encore eu les discussions là-dessus au... tu sais, puis on n'a pas eu encore de commission là-dessus. Je m'éloigne un peu, mais tout ça pour dire que c'est un... c'est un... les technologies vont vite, accélèrent beaucoup, deviennent de plus en plus facilement accessibles.

Donc, avant que ça devienne vraiment n'importe quoi puis qu'on soit obligés, là... qu'on subisse puis qu'on essaie de rattraper des... tu sais, de rattraper les pots qui sont en train de tomber, bien, soyons plutôt proactifs, légiférons le plus rapidement possible. J'invite vraiment la ministre à aller là-dessus.

Je ne sais pas si... Il y a-tu un... Je vous ai vue consulter le plan de... plan d'action. Il y a-tu quelque chose là-dessus dans le plan d'action? Je pense que oui, hein?

• (16 h 20) •

Mme Guilbault : Oui. Bien, il y a le... il y avait un projet pilote pour encadrer les APTM, donc trottinettes, et tout ça.

M. Grandmont : ...

Mme Guilbault : C'est E. C'est 18... 18.1. Oui. Ça fait que c'est ça.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Je ne l'ai pas... Je ne l'ai pas dit au micro. Ce n'est pas les bicyclettes directement, mais c'est parce que le député disait : Il y a... Il y a l'arrivée de toutes sortes de nouvelles mobilités. Exactement. Ça fait que c'est pour ça qu'on avait ajouté celui-là. Mais il y avait déjà les vélos électriques bien avant, mais il y a, en plus, d'autres choses qui se présentent.

M. Grandmont : ...bon, on touche une partie de ce que je disais, puis vous faites bien de le souligner. Mais les systèmes de vélopartage, tout ça, là, tu sais, intervenons puis donnons-nous la chance de pouvoir... Je comprends, là, qu'on n'acceptera pas mon amendement, là, mais j'incite vraiment la ministre à revenir le plus rapidement possible avec ça, là. Je comprends qu'il y a d'autres projets de loi, peut-être, dans la machine à saucisses actuellement, là, on nous parle d'une agence de la mobilité durable, peut-être, ce sera le prochain, mais, sinon, là, d'ici la fin de son mandat, si elle peut se pencher sur la question des aides à la mobilité, de la micromobilité, des APTM, donc, déjà, c'est là, de revoir un peu aussi ce qu'on décide d'autoriser ou de définir comme un vélo à assistance électrique puis à qui... quelles sont les normes qui les encadrent, à quelle vitesse ça peut aller, quelles sont les obligations pour les 14-18 ans, est-ce qu'on... est-ce qu'on doit porter un casque ou pas, je pense, ce serait se rendre service collectivement, dans les milieux urbains principalement, où on a ce type de mobilité là, pour venir un peu encadrer tout ça puis aussi donner la chance à notamment les jeunes, là, sur le chemin de l'école secondaire, de pouvoir utiliser ces nouveaux systèmes là en toute sécurité puis en plus grand nombre. Mais je m'arrêterai là. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 2 amendé? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article... l'amendement à l'article 2, amendé, est adopté? Par vote nominal. Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

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

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Bogemans (Iberville)?

Mme Bogemans : Contre.

La Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : 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. L'amendement est rejeté. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 2 amendé? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 2, amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté.

Mme Guilbault : ...

Le Président (M. Jacques) : L'article 2 amendé, est-ce qu'il est adopté?

Mme Guilbault : Ah oui. Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Donc, maintenant, l'article 3. Madame... Oui. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...avant. 2... 2.1.

Le Président (M. Jacques) : Donc, il y a... il y a un amendement pour l'introduction d'un article?

M. Derraji : Oui. Si ça ne vous dérange pas.

Le Président (M. Jacques) : Est-ce que vous... Est-ce qu'on a l'amendement?

M. Derraji : Oh! non. Il faut que... Juste... Non. Une minute.

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

(Suspension de la séance à 16 h 23)

(Reprise à 16 h 33)

Le Président (M. Jacques) : ...repreons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions au dépôt d'un amendement introduisant l'article 2.1 du député de Nelligan. M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Oui, merci, M. le Président. Et donc l'article 2.1, article 202.2.1.2 du Code de la sécurité routière : Insérer, après l'article 2 du projet de loi, le suivant :

2.1. L'article 202.2.1.2 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «lourd autre qu'un véhicule visé à l'article 202.2.1.1» par le mot «routier»;

2° par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

«Un agent de la paix suspend sur-le-champ au nom de la Société, le permis de toute personne soumise à l'interdiction prévue au premier alinéa et ce, conformément au paragraphe 4° de l'article 202.4.»

L'article se lirait comme suit :

Il est interdit... Donc :

«202.2.1.2. Il est interdit de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule routier si son alcoolémie est égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang.

«Un agent de la paix suspend sur-le-champ au nom de [leur] Société, le permis de toute personne soumise à l'interdiction prévue au premier alinéa et ce, conformément au paragraphe 4° de l'article 202.4.»

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article? Mme la ministre, sur l'introduction de l'article 2.1.

Mme Guilbault : C'est à moi à commenter? Bien, écoutez, M. le Président, je pense qu'on a déjà eu beaucoup, beaucoup, beaucoup d'échanges sur le 0,05, le 0,08, on en a eu ici, on en a eu au salon bleu, je crois bien. On a eu une longue motion un mercredi après-midi. On en a eu pendant les nombreuses motions préliminaires. Il me semble bien avoir rectifié les... certains propos inexacts qui avaient été tenus à l'endroit de mes collègues et moi, donc... Mais, comme on est à une autre étape, l'étude détaillée, je pense que ça vaut la peine peut-être de réitérer notre position, parce que, là, je comprends que mon collègue ramène, via cet amendement-là, qu'il choisit de placer à l'article 2, mais qu'il aurait pu, j'imagine, placer ailleurs, mais on l'aborde maintenant, donc. Et ce sera la position que je vais réitérer aussi, si jamais il y avait d'autres amendements qui poursuivent le même objectif.

D'abord, dire qu'on est, évidemment, très, très, très sensibles, tu sais, on disait tout à l'heure : Il y a une infinité d'aspects... il y a une infinité d'aspects, d'angles, de sujets, d'éléments qui font partie... qui constituent la sécurité routière. On est sensibles à tous les aspects de la sécurité routière. Et, sur la question de la conduite avec les facultés affaiblies, on n'est pas les seuls à être sensibles à la question. C'est la raison pour laquelle au fil du temps, depuis 2010, notamment... Puis j'avais fait toute la... j'avais refait toute la genèse des actions législatives qui avaient été posées par les divers gouvernements au fil du temps, qui nous... qui, cumulativement, nous ont positionnés, au Québec, comme étant une des juridictions les plus sévères au Canada en matière de conduite avec les facultés affaiblies. Et j'utilise volontairement l'expression «facultés affaiblies» parce que ça inclut la drogue aussi, même si, ici, on se penche sur l'alcool, ça inclut aussi les drogues.

Et, entre autres... et, entre autres éléments, en termes de sanctions de ces comportements-là, on a le programme, je l'ai... Puis là les gens vont peut-être dire : Elle radote, mais c'est volontaire, c'est le même sujet. Donc, je pense que c'est important de prendre le temps de ramener ces éléments-là d'information, qui sont pertinents dans le contexte. Donc, on a le programme de... pour ceux qui ont une condamnation, là, le plus long et le plus encadrant. On a aussi des mesures sévères pour les nouveaux conducteurs : interdiction d'alcool pour les jeunes conducteurs, 22 ans et moins, interdiction d'alcool pour les gens qui conduisent un taxi, un autobus. Et là on aura, je pense, article 46, mais j'y vais de mémoire, là, une nouvelle... pour les nouveaux conducteurs de motos, pendant 24 mois, donc, une interdiction d'alcool aussi. Alors... Et on a aussi, sur les modalités de saisie de véhicule, sur l'éthylomètre, ça, c'est important, la deuxième condamnation, éthylomètre à vie, avec une possibilité, je crois, de faire une demande après 10 ans. Encore là, de mémoire, mais j'aurai sûrement des gens qui me corrigeront si c'est inexact, mais, à la troisième condamnation, c'est à vie.

Donc, on est déjà très, très, très sévères parce que c'est un fléau. Et là je ne parle même pas de tous les investissements dans les campagnes de promotion... de promotion... évidemment, de promotion de la dissuasion, et de sensibilisation, et de responsabilisation, donc des investissements qui vont de manière croissante dans le temps dans toutes ces campagnes-là, dans tous ces messages-là, les activités qui se font dans les écoles, bref, plusieurs choses qu'on fait pour... pour nourrir cette sévérité-là qu'on a à l'endroit de la conduite avec les facultés affaiblies. Donc, je trouvais important de le réitérer, M. le Président.

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

M. Derraji : Bon, je tiens à rassurer Mme la ministre, qu'il n'y a pas une autre volonté à redéposer l'amendement ailleurs. On a analysé le projet de loi, c'est extrêmement difficile. On n'a pas vos équipes, malheureusement. C'est le seul endroit où on a trouvé important à le mettre. Mais, du moment qu'elle parle, Mme la ministre, avec raison, de la dissuasion, la vraie, c'est de travailler en amont et ce n'est pas avec des mesures qu'ils viennent de mentionner qu'on va avoir un effet de dissuasion de gens qui veulent prendre le volant d'une voiture avec des facultés affaiblies. Je vais... je vais quand même le faire. Vous savez, quand on a commencé à prendre au sérieux l'alcool au volant... parce qu'on a quand même fait nos travaux, je n'ai jamais pensé que ça va prendre une telle ampleur, mais je vais quand même le faire.

Vous savez, hier, il y avait un point de presse sur le dépôt du projet de loi sur l'alcool au volant. Et, hier, on m'a informé, on m'a informé qu'aujourd'hui, le 20 mars, marque les sept ans depuis le décès de Jessica Sarli-Rivera. Elle était âgée de 26 ans. Et je ne sais pas pourquoi il y a une telle coïncidence encore une fois, mais je vais quand même le faire au nom de Jessica, que je n'ai pas connue, et au nom de ces familles endeuillées, parce qu'on est dans un cadre, on parle de la sécurité routière. Et en aucun cas... je ne dis pas qu'il n'y a pas de sensibilité. Je n'ai jamais, jamais, jamais dit qu'il n'y a pas de sensibilité. Je sais que Mme la ministre aussi, en tant que mère responsable, elle est aussi sensible. Et, autour de la table, je pense, je pense que les arguments, on les a, on les a abondamment mis sur la table. Il y avait autant d'arguments, que ça soit de la science à Québec, coroner, etc.

• (16 h 40) •

Mais aujourd'hui, en tant que père aussi, je vais, vous aussi, vous partager l'histoire de Jessica, parce que, moi, on me l'a partagée, et surtout ses parents. C'était l'aînée de trois enfants et la seule fille de ses parents. Donc, le couple qui milite pour... Là, maintenant, ce n'est plus un, maintenant, on voit qu'il y a d'autres familles qui militent, d'ailleurs, elles étaient trois, hier, trois familles. Et ses parents, ils ont... ils ont envoyé une lettre ouverte dans *La Presse* en 2022. Je vais essayer de résumer.

«Son sourire éclairait même les pièces les plus sombres, son rire contagieux, ses câlins tendres et authentiques, ses encouragements, ses appels inattendus pour prendre des nouvelles et nous dire qu'elle nous aimait. Et, à la suite de son décès...» Donc, le décès de Jessica, et je vous le dis aujourd'hui parce que je l'ai mentionné un jour, qu'on va continuer à sensibiliser le gouvernement, c'est la seule chose qu'on a en notre pouvoir, et que l'amendement qu'on a aujourd'hui pour le 0,05, on lui a donné le nom, c'est le nom de Jessica. À la suite de son décès, c'est là où ses parents, ils ont commencé à militer au sein de MADD. D'ailleurs, maintenant, on a MADD Québec. D'ailleurs, Daniel, il était là hier, un autre membre d'une famille endeuillée.

La plupart des familles nous ont parlé, hier, de leur combat par rapport à la baisse... de baisser la limite d'alcoolémie à 0,05, mais ils nous ont parlé aussi de thérapie. Et moi, hier, c'est la première fois aussi.. Encore une fois, le fait qu'on rencontre des gens, on nous raconte d'autres histoires. Écoutez... est très dur pour un des couples présents hier de continuer à nous expliquer comment elle vivait la douleur de la perte de son fils. Je peux continuer à parler de Jessica qui était aussi une battante. Elle aurait voulu que nous participions à envoyer un message clair à tout le Québec que l'alcool et les drogues au volant peuvent faire des dommages irréparables et que ces dangers sont évitables.

Et j'entends Mme la ministre quand elle parle des mesures, mais c'est des mesures qui ne sont pas en amont, c'est des mesures qui viennent après. Et le but d'agir avec des mesures administratives, on le précise, ce n'est pas le Code criminel, c'est des mesures administratives, c'est justement pour se donner les moyens, en tant que société, d'avoir quand même un bon bilan. Et le bilan, c'est... encore une fois, c'est par rapport au Code de la sécurité routière. Et je pense que les murs de cette salle, s'ils parlent, ils vont le... ils vont répéter tout ce qu'on a dit par rapport à la science, par rapport au rapport du coroner.

Mais, aujourd'hui, je vous le dis, j'ai prévu autre chose, mais je le fais, et au nom de Jessica, qui n'est plus là. Jessica a perdu la vie le 20 mars 2017 et elle est morte suite d'une collision avec une personne conduisant avec les capacités affaiblies par l'alcool et les drogues. La famille disait qu'aucun mot ne pourra jamais décrire la douleur, la détresse et le désespoir qui ont subitement empli et changé leur vie et celle de leur famille.

Jessica, ou Jess pour les intimes, était l'aînée de trois enfants, une seule fille. Et, si, aujourd'hui, on veut envoyer un message... parce qu'au-delà des mesures que le gouvernement n'arrête pas de dire depuis le début, c'est que je pense qu'on est tous à la bonne place. Il y a un consensus. Mme la ministre parle de la dissuasion, oui, mais je pense que le fait d'aller comme les autres provinces, ça va, encore une fois, améliorer le bilan de la sécurité routière.

Et d'ailleurs c'est ce que... c'est ce que... c'est ce qui anime Mme la ministre. C'est pour cela qu'elle a travaillé pour un plan d'action. Et, de ce plan d'action, on a un projet de loi aujourd'hui. Et, quand on parle de la prévention et la limite du 0,05, est-ce que le rôle du gouvernement est aussi important pour donner plus d'outils aux services de police pour sauver des vies et renforcer la sécurité des concitoyens? Et donc, pour prévenir et contrôler davantage, c'est aussi donner des avertissements et des mesures administratives aux conducteurs qui conduisent avec un taux d'alcool à 0,05. Et, je répète, cela se fait dans toutes les autres provinces canadiennes.

Donc, encore une fois, je pense qu'en tant que législateur c'est la seule façon qu'on a de dire : On s'attarde aujourd'hui à revoir le Code de la sécurité routière. Depuis ce matin, on parle sur des outils, sur des définitions, notamment par rapport à d'autres aspects liés à la sécurité routière, mais notamment avec la définition au niveau des systèmes de détection. Mais là, avant de continuer le projet de loi pour aller un peu plus loin sur d'autres aspects, je pense que c'est très important de prendre le temps de dire que le débat a été fait sur le risque de 0,05, qu'il y a des familles endeuillées qui parlent, qui prennent la parole, qui se mobilisent, qui défendent une cause et qu'on les a entendues. Donc, on les a entendues. Mais comment? C'est parce qu'on a une occasion, dans un code de la sécurité routière, d'amender le projet de loi.

Je sais que Mme la ministre va dire : Écoutez, vous... vous savez où je loge, mais, si on sait où tout le monde loge, bien, fermons les discussions... la discussion sur le projet de loi, et on parle du plan d'action et on termine tout le projet de loi en quelques minutes. Mais on ne peut pas, M. le Président, malheureusement, c'est le seul moyen pour les partis de l'opposition de prévaloir leur point de vue. C'est le seul moyen qu'on a d'amender un projet de loi. La fenêtre, elle est là, et je ne veux pas... je ne veux pas que, pendant la Semaine nationale de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies, qu'on rate l'occasion. On est dans la semaine, M. le Président, la semaine de la conduite avec facultés affaiblies, c'est cette semaine, M. le Président. Et l'amendement, il est... il est clair.

Je sais que le gouvernement a déjà choisi sa réponse depuis plusieurs semaines, et je me disais, probablement avec le temps, le gouvernement va avoir le temps de voir que ça fait du sens. Et, quand je dis : Ça fait du sens, c'est que tout le monde est d'accord, je dirais, une bonne partie de la population. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, cet amendement que... je ne sais pas si j'ai le droit de baptiser des amendements, mais je l'ai mentionné, c'est l'amendement de Jessica aujourd'hui.

Donc, M. le Président, j'espère... j'espère que le gouvernement va prendre en considération la douleur de plusieurs familles endeuillées, au Québec, qui se mobilisent de plus en plus, qui veulent que les choses changent. On les voit davantage. Je vous dis, M. le Président, quand j'ai commencé à parler avec des familles, la plupart ne voulaient pas prendre la parole publiquement. Une bonne majorité préférerait me texter, répondre au téléphone, mais ils ne voulaient pas prendre la parole parce que la douleur est très, très profonde, la douleur, elle est très profonde. Maintenant, on voit de plus en plus le courage de ces familles qui vivent encore la détresse. Croyez-moi, je l'ai vu hier, lors du dépôt du projet de loi, les visages des personnes qui étaient là, des gens endeuillés qui pleuraient, mais, au même temps, applaudissaient, parce que, pour la première fois, il y a un dépôt de projet de loi dans ce sens et qu'elles espéraient qu'un jour le gouvernement du Québec va appeler le projet de loi et l'adopter.

Mais, en attendant, M. le Président, en attendant... en attendant, M. le Président, l'appel de ce projet de loi, je pense que l'occasion qu'on a devant nous aujourd'hui, c'est que nous sommes dans la Semaine nationale de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies. Nous avons tous l'opportunité aujourd'hui d'envoyer un message positif à ceux et celles qui se mobilisent pour la Semaine nationale de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies, mais surtout, pour ces familles endeuillées, qu'on passe à autre chose, on accepte les mesures administratives et on baisse le taux d'alcoolémie à 0,05. Le consensus, il est là. Le gouvernement prendra le crédit. Mme la ministre va être... et la vice-première ministre va être la première à aller de l'avant avec une telle mesure.

• (16 h 50) •

Donc, M. le Président, je garde quand même un espoir. Si on perd l'espoir, pas sûr qu'on va continuer à vivre. Et, vous savez, je suis un éternel homme positif. L'amendement est là. L'amendement de Jessica est là. On va voter

tous à la fin, chacun en fonction de sa lecture, conscience, interprétation. Chacun va le nommer comme il veut, mais j'espère, j'espère sincèrement, sincèrement, qu'on va prendre un instant et dire : On a tous, on a tous maintenant, entre nos mains, une occasion en or d'agir, une occasion de répondre à des citoyens, d'ailleurs, qui ont commencé à contacter des élus de la majorité gouvernementale pour les sensibiliser que... Pourquoi le gouvernement refuse de donner son accord pour passer à autre chose? On parle de mesures administratives pour sauver des vies.

Donc, aujourd'hui, M. le Président, je ne vais pas ramener des arguments scientifiques ou parler des autres arguments que vous connaissez par coeur. Aujourd'hui, je le fais au nom de ces familles endeuillées, parce que c'est la meilleure semaine pour le faire. Je vous le dis, nous sommes dans la Semaine nationale de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies. Je le fais d'une manière solennelle, au nom de Jessica, au nom de ses parents, Elizabeth Rivera et Antoine Bittar, qui, aujourd'hui, malheureusement, se rappellent d'une triste anniversaire... d'un anniversaire, désolé, d'un anniversaire triste pour eux, pour leur famille. Je n'ai plus de mot à dire, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Jacques) : ...merci, M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement introduisant l'article 2.1? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. C'est un... c'est un amendement que je suis content de voir apparaître, proposé par mon collègue de Nelligan. On en a beaucoup parlé. L'alcool au volant, c'est non seulement criminel, mais c'est un fléau sur lequel on peut agir. Je comprends que ça ne fait pas partie du plan d'action, mais en même temps on a une opportunité incroyable de tout mettre en oeuvre pour améliorer le bilan routier au Québec, d'éviter des morts. Puis, oui, il y a plusieurs arguments qui ont été sortis. J'étais content que mon collègue rappelle d'abord l'anniversaire de décès de Jessica. J'en profite pour saluer et, encore une fois, offrir mes condoléances à M. Bittar et Mme Rivera, qui nous écoutent sans doute.

C'est une situation qu'on ne souhaite à personne. Je ne peux pas m'imaginer vivre ça, moi, avec mes enfants. Je suis persuadé que Mme la ministre, c'est la même chose aussi. Elle l'a dit de toute façon, c'est quelque chose qui la touche, évidemment, aussi. Je suis persuadé que c'est la même chose aussi pour tous les collègues qui nous écoutent, qui connaissent peut-être aussi dans leur famille des cas où c'est arrivé. Moi, je l'ai... je l'ai déjà mentionné, mais c'est arrivé dans la... dans ma belle-famille il y a moins d'un an. Et c'est toujours quelque chose sur lequel on se dit : Câlène! On a des prises, on a des moyens, on pourrait intervenir. Je ne sais pas si vous vous rendez compte de la chance qu'on a d'être assis ici aujourd'hui, comme législateurs, puis se dire : On pourrait sauver des vies. Moi, ça me... ça m'émeut de penser qu'on a cette espèce de pouvoir magique là d'intervenir puis d'éviter que des... que d'autres cas arrivent. On ne les empêchera pas tous, mais ce qu'on remarque, c'est qu'ailleurs dans les législations où ça a été mis en place, le 0,05, il y a moitié moins de morts liés à l'alcool sur les routes. Si on pouvait sauver 42 des 85 personnes qui décèdent des causes... des causes d'alcool sur les routes juste en adoptant cet amendement-là, je me dis : On ferait une sacrée bonne job. Le côté magique du pouvoir du législateur, on a le pouvoir de le mettre en action aujourd'hui en adoptant cet amendement-là.

Donc... Puis j'ai offert mes condoléances aux parents de Jessica, mais j'aimerais aussi les féliciter, peu importe l'issue du vote, pour leur courage à travers ça. C'est une démarche, évidemment, qui est extrêmement émotive pour eux. Puis je comprends qu'ils en ont fait une mission. Ils se sont dit qu'ils ne voudraient pas que ça n'arrive à personne d'autre au Québec. Ils ont décidé que ce... qu'est-ce qui est arrivé à leur fille, dans le fond, serve d'exemple et n'arrive plus jamais. Ils font ça pour les autres. Ils font ça pour nous. Ils font ça pour leurs proches. Ils ne pourront pas jamais ramener... peu importe ce qu'on votera tantôt, ça ne ramènera jamais leur fille, mais ils ont décidé que cet exemple-là allait servir de catalyseur, de levier pour que ça n'arrive plus puis que... puis que, là, dorénavant, plus jamais de parents vivent cette situation-là. Donc, je les remercie pour leur combat, je les remercie pour cette mission qu'ils se sont donnée de préserver la vie d'enfants d'autres parents au Québec. Je pense que c'est un beau cadeau qu'on pourrait se faire si on votait en faveur de cet amendement-là.

...pendant toutes les discussions qu'on a eues sur... sur la question de l'alcool au volant pendant les audiences puis pendant le processus, là où on a... on a discuté de quelques motions préliminaires, on a beaucoup parlé, là, de... des arguments, les différents arguments émotifs ou... ou scientifiques, là, liés à la question de l'alcool au volant. Puis il est apparu un article, dont je n'avais pas... j'avais oublié... bien, je n'ai pas oublié, en fait, on n'a pas eu le temps, en fait, là, d'en discuter. Je ne sais pas si les gens connaissent, là, la série de chroniques, là, faites par Jean-François Cliche, au *Soleil*, vérification faite, que je trouve toujours intéressante, que je lis toujours. Peu importe le sujet, je trouve ça intéressant, il fouille bien les... les sujets, finalement, là, qu'il traite à travers ça.

Puis, le 9 mars dernier, puis je vais me permettre de le lire parce que c'est quand même intéressant, c'est un bon résumé, je pense, de toutes les discussions qu'on a eues ensemble, le 9 mars dernier, il a publié un texte : *Moins de décès là où la limite d'alcoolémie est à 0,05?* Donc, j'y vais, je vous fais la lecture : «L'affirmation, combien...» Puis c'est toujours quelqu'un, là, de... dans ce cas-ci, c'est Michel Lavallée de Québec qui posait la question. «L'affirmation, combien d'accidents mortels et autres sont causés par des automobilistes affichant un taux d'alcoolémie légèrement inférieur à 0,08 gramme d'alcool par 100 millilitres de sang — donc, le 0,08 — pour soutenir l'idée de descendre le seuil légal pour prendre le volant à 0,05, on affirme souvent que ça sauverait des vies, mais qu'en est-il vraiment?»

Puis c'est vrai, moi, j'ai fait des publications sur les médias sociaux, sur X, notamment. Puis il y a beaucoup de gens qui réagissaient, puis peut-être l'avez-vous remarqué aussi : Oui, mais qu'est-ce que ça change? Le plus important, c'est de s'attaquer au 0,08 puis aux récidivistes, puis, bon. Puis, là-dessus, c'est vrai qu'il faut... comme le disait Mme la ministre, je suis d'accord avec ça, il faut évidemment intervenir là-dessus. Et, souvent, ce que les gens disaient

en parallèle, c'était : Bien, entre 0,05 puis 0,08, ça ne donne rien, l'important, c'est de s'attaquer aux récidivistes pour 0,08 et plus, c'est eux autres les plus dangereux.

Donc, Jean-François Cliche dit : «Ce n'est pas une question facile — puis on l'a vu, d'ailleurs, avec les discussions qu'on a eues. D'une part, le resserrement des lois un peu partout dans le monde depuis 30, 40 ans, a changé les comportements collectifs et mené à une baisse généralisée des décès causés par l'alcool au volant. Dans ce contexte, quand un pays décide d'abaisser la limite de 0,08 à 0,05, il peut être difficile d'attribuer les progrès qui suivent à la nouvelle loi ou la tendance qui était déjà en marche. D'autre part, les comparaisons internationales peuvent être hasardeuses dans ce domaine. L'alcool n'occupe pas la même place dans toutes les cultures, et les conséquences qu'il y a à péter la balloune varient beaucoup, indépendamment d'où la limite est placée, comme l'a déjà noté le Conseil canadien de la sécurité. Par exemple, le Danemark ne tolère pas qu'on conduise avec plus de 0,05 d'alcool dans le sang, mais n'impose aux contrevenants qu'une amende et une suspension conditionnelle du permis pour ceux qui se font prendre entre 0,05 et 0,12, passé 0,12, ça devient plus sévère.» Donc, on est dans une limite encore plus, disons, généreuse au niveau de ce pays-là, Danemark.

• (17 heures) •

«Encore ici, il peut être très ardu de distinguer l'effet sur les seuils tolérés de celui des sanctions. Cela dit, cependant, il existe quand même des éléments de réponse de deux ordres qui suggèrent fortement que, oui, il y aurait moins d'accidents à 0,05 qu'à 0,08. Donc, d'abord, les réflexes plus lents. Primo, plusieurs études de laboratoire ont montré que les réflexes s'émoussent et que la précision des gestes est déjà réduite avec 0,05 % d'alcool dans le sang, pas autant qu'à 0,08, mais quand même plus qu'à jeun.» On se souvient un peu de la chronique de Patrick Lagacé, *Conduire un peu chaud*. C'est un peu ça, c'est un peu dans cet esprit-là qu'on est, là.

«Par exemple, un article paru en 2000 dans le *British Journal of Anesthesia* a mesuré le temps de réaction d'une douzaine de volontaires à des signaux visuels. Résultat : dès 0,02 % d'alcoolémie, les réactions étaient allongées de 30 millisecondes en moyenne, mais ce retard passait à 90 millisecondes à 0,05 % d'alcool et 120 millisecondes à 0,08. D'autres mesures psychomotrices montraient le même genre d'effets de l'alcool à 0,05. De la même manière, d'autres études de laboratoire ont trouvé que la prise de décision était altérée dès 0,05. Par exemple, en 2017, des chercheurs américains ont placé des volontaires dans un simulateur de conduite avec différents taux d'alcoolémie et ont constaté que les participants conduisaient de manière plus risquée — entre parenthèses, qu'on mesurait par distance maintenue entre les véhicules, à 0,08 d'alcool qu'à 0,05. Leur résultat suggérait aussi une différence entre 0,05 et le zéro absolu, mais elle n'était pas significative d'un point de vue statistique. Notons que ces résultats ont été confirmés par nombre d'autres études de laboratoire.

«Maintenant, dans le monde réel, dans la vraie vie des vrais gens — deuzio — dans l'ensemble, les études qui ont porté sur les accidents dans le monde réel abondent dans le même sens. Par exemple, des chercheurs québécois ont analysé l'effet des mesures administratives que toutes les provinces canadiennes — sauf le Québec, on se le rappelle — ont mises en place entre 1987 et 2010, où elles punissent par des amendes ou des suspensions de permis le fait de conduire avec plus de 0,05 % d'alcool dans le sang. Ces mesures s'ajoutent à la limite pénale, évidemment, qu'on connaît, le 0,08 qui relève du fédéral. En comparant le "avant" et le "après" l'introduction de ces mesures et en contrôlant le mieux possible différents facteurs, dont la tendance à la baisse qui existait déjà, les auteurs de l'étude ont conclu que cela a réduit de 3,7 % en moyenne le nombre de conducteurs qui périssent dans les accidents de la route avec 0,05 d'alcool dans le sang ou plus.

«Plusieurs autres travaux, de type avant ou après et avec, sans, ont eux aussi conclu que le fait de passer à 0,05 a réduit la mortalité, notamment dans le Maine et aux États-Unis en général, ainsi que dans d'autres endroits comme l'Australie et plusieurs pays d'Europe. De même, les limites qui ont examiné la proportion des conducteurs ayant bu de l'alcool dans les décès routiers montrent, elles aussi, un risque nettement accru, même si les chiffres varient un peu d'une étude à l'autre. Des travaux québécois cités par la santé publique, par exemple, indiquent un risque de décès multiplié par quatre entre 0,05 et 0,08, alors que d'autres parlent plutôt d'un risque six à sept fois supérieur, et même 17 fois supérieur chez les hommes de 16 à 20 ans, de mourir dans un accident routier impliquant un seul véhicule. Encore une fois, c'est nettement moins que passer 0,08, risque qui est multiplié par 11 à 15 et même 52 fois chez les jeunes hommes avec une alcoolémie entre 0,08 et...» Ça existe, mais c'est quand, même, clairement plus que pour les conducteurs parfaitement sobres.

Donc, le verdict de M. Cliche : «C'est vrai, il n'est jamais facile de mesurer l'impact de politique comme celle sur l'alcool au volant, mais il y a quand même des études nombreuses et variées, autant dans leurs origines géographiques que dans leur méthodologie, qui montrent que les réflexes et le jugement sont clairement altérés, à 0,05 % d'alcool dans le sang et que cela fait une différence dans les bilans routiers.»

Je tenais à vous le partager parce que c'est un bon résumé de toutes les discussions qu'on a eues. M. Jean-François Cliche, là, fait un travail rigoureux, puis je suis persuadé que vous-même... quand j'en ai parlé, j'ai vu des collègues, dans la partie gouvernementale, hocher de la tête, c'est quelqu'un qu'on apprécie, c'est quelqu'un de sérieux, de solide. Puis, de toute façon, ça pointe dans la même direction que tout ce qu'on a amené comme arguments plus scientifiques.

D'ailleurs, on a très hâte de voir les études et les avis ministériels, là, qui ont incité le gouvernement à prendre la décision de rester à 0,08, là, on ne le rappellera jamais assez, ça, c'est quelque chose qui m'intrigue beaucoup, mais toujours est-il que, pour moi, là, on serait bien fous de passer à côté de cet amendement-là, l'amendement Jessica, qui nous permettrait d'améliorer notre bilan routier, de sauver pas moins, là... c'est une estimation, là, mais autour de 42 personnes à chaque année, 42 Jessica, 42 personnes à chaque année qui ne mourraient pas. Parce que c'est prouvé, c'est prouvé par la science, c'est prouvé par les expériences empiriques partout où ça a été mis en application, on améliore le bilan routier. Je suis persuadé que personne ici n'a envie que ça arrive à un de ses

enfants. Je suis persuadé que vous n'avez pas envie que ça arrive non plus à nos proches, à nos amis. Qu'est-ce qu'on attend? La science, tout le monde pointe dans la même direction : 0,05. Adoptons cet amendement-là et passons à autre chose, passons à un autre sujet. Réglons ça d'un simple... d'un simple oui. Ce sera tout. Merci.

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

Mme Setlakwe : Oui. Merci, M. le Président. Juste me rappeler j'ai combien de temps.

Le Président (M. Jacques) : 20 minutes.

Mme Setlakwe : 20 minutes. Merci, M. le Président. Par où commencer? Parce que je pense que tout a été... tout a été dit.

Le Président (M. Jacques) : ...le micro, ce n'est pas le bon qui est allumé.

Mme Setlakwe : Merci. Oui, je pense qu'il est très pertinent de reprendre la parole à nouveau sur cet enjeu important. Puis, bien, d'entrée de jeu, je veux souligner le triste anniversaire, aujourd'hui, ça fait sept ans que la jeune Jessica Sarli-Rivera est décédée des suites d'une collision avec une personne conduisant avec les capacités affaiblies par l'alcool et les drogues. J'ai été extrêmement touchée et impressionnée quand j'ai entendu ses parents prendre la parole, à différentes reprises, là, dans les dernières semaines. Je salue leur courage puis je leur envoie mes pensées les plus profondes de solidarité et de compassion. Je ne peux pas m'imaginer ce que vous avez vécu... ce qu'ils ont vécu.

J'entends la ministre qui nous dit que le Québec se situe de... se situe bien, là, en fait déjà beaucoup, se compare bien... se situe bien quand on se compare à ce qui se fait dans d'autres juridictions au niveau... au niveau de la sévérité, au niveau des mesures qui sont mises en place. Il y a beaucoup de mesures punitives. Je ne mets pas ça en doute, mais je me demande pourquoi on hésite à renforcer le message, pourquoi on hésite à aller plus loin si on... si ça nous permet de sauver des vies.

Mon message principal, aujourd'hui, là, c'est que je n'adhère pas, tout comme mon collègue de Nelligan, là, à l'argument selon lequel on en fait assez. On ne peut pas en faire assez, on ne peut pas trop en faire quand on parle de sauver des vies et éviter des pertes de vies, éviter que d'autres jeunes vies comme celle de Jessica, dont la vie a été fauchée à 26 ans, éviter, donc, ces pertes de vies et éviter cette douleur à d'autres familles.

On parle du fait que ça fait sept ans que la jeune Jessica est décédée. Je peux imaginer qu'avec le temps la douleur s'adoucit un peu puis j'imagine que la pression et le malaise qu'on ressent... Parce que, moi, juste à y... à entendre parler, puis je suis sûre que c'est la même chose pour tout le monde autour de la table... je suis certaine que la ministre a une grande sensibilité aussi, je sais qu'elle est une mère de famille, juste à penser qu'il arrive quelque chose à nos enfants, ça suscite une réaction forte, des réactions physiques aussi, là, on est... on vit de l'anxiété, on vit de la... on vit de la peur, on est comme pris d'un certain vertige à l'idée que ça pourrait peut-être nous arriver. Donc, si on peut en faire plus pour éviter cette douleur-là à d'autres familles, je nous encourage à le faire et je nous encourage à ne pas... à réfléchir avec notre cœur.

Et ce qui est drôle... Contrairement à ce qu'on fait d'habitude, on est très rationnels et logiques. Et on peut l'être ici, parce qu'on a des arguments, oui, on a des très bons arguments en faveur d'un changement législatif, là, pour abaisser le seuil d'alcoolémie dans le sang à 0,05 %, mais je nous invite tous à penser, dans la balance, là, que l'argument... que de... qu'on devrait réfléchir avec notre cœur, qu'on devrait penser à la douleur que vit la famille, notamment, là, la famille Sarli-Rivera, qui, aujourd'hui, j'imagine, voit cette douleur revenir à la... cette douleur vive revenir à la surface. Donc, je nous invite à penser avec notre cœur puis à se dire que, si on peut en faire un peu plus, on devrait le faire.

• (17 h 10) •

Renforçons le message. On ne parle pas, ici, là, de changer le Code criminel, encore une fois, là, mais c'est d'envoyer le message qu'au Québec on ne conduit pas un peu chaud. Là, je me permets de citer, moi aussi, à mon tour, le chroniqueur Patrick Lagacé, comme l'a fait mon collègue de Taschereau, j'ai trouvé que c'était... ça résumait très bien l'affaire, tu sais, «un peu chaud». Ça peut tuer, un peu chaud, un peu, tu sais, limite, là, on n'est pas à 0,08, on n'est pas... on n'a pas atteint le seuil qui déclenche l'acte criminel et tout ce qui s'ensuit, mais on ne devrait pas être derrière un volant, on n'a pas à être derrière un volant, on ne peut pas faire ça.

Nos jeunes... on l'a dit la semaine dernière, je vais le redire aujourd'hui, nos jeunes sont prudents, ils ont cette mentalité de ne pas conduire quand ils boivent. C'est la tendance. On devrait le faire pour renforcer ce message-là, renforcer cette bonne pratique qui est déjà mise en place par nos jeunes. Renforçons le message, changeons les comportements. Alignons-nous avec le reste du Canada. Ça se fait partout ailleurs, dans toutes les provinces, pourquoi on ne le fait pas au Québec? Je n'ai toujours pas entendu d'argument valable qui... selon lequel, là, il y aurait une situation particulière au Québec qui ferait en sorte qu'on serait... qu'on agirait différemment des autres provinces. Écoutons la science. On l'a dit, là, déjà, il y a plusieurs experts qui sont d'accord avec la proposition, avec ce que mon collègue de Nelligan martèle comme message depuis des semaines, la motion, le projet de loi. Bravo de le marteler encore aujourd'hui, lors de l'anniversaire du décès de Jessica, avec cet amendement au projet de loi.

Les experts sont d'accord. Les experts sont venus dire que c'est la bonne chose à faire, l'Institut national de santé publique du Québec, le Bureau du coroner, le chef du Service de police de la ville de Montréal. Brièvement, je vais rappeler ce que le coroner... le Bureau du coroner a dit. Ils ont recommandé, en octobre dernier, au ministère des

Transports et de la Mobilité durable et à la SAAQ de «réaliser dans les plus brefs délais leurs analyses respectives de la faisabilité d'abaisser le seuil limite d'alcool dans le sang de 0,08 mg/100 ml à 0,05 mg/100 ml, qui consiste à amender le Code de la sécurité routière en conséquence». C'est exactement ce sur quoi on se penche aujourd'hui et dans les prochaines semaines, un amendement au Code de la sécurité routière. Saisissons l'opportunité, faisons ce changement-là. Le Bureau du coroner a fait cette recommandation dans le but d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route sur les enjeux liés à la conduite d'un véhicule avec des facultés affaiblies.

Le SPVM... Fady Dagher, le chef du SPVM, a dit qu'il était d'accord avec cette modification d'abaisser le seuil à 0,05. Lui, c'est une personne qui se concentre sur les actions à poser pour améliorer une problématique. Il est un expert, il nous dit qu'il est d'accord. Ce sont nos policiers qui sont sur le terrain pour retirer de nos routes les conducteurs avec des... avec facultés affaiblies. Nous, on ne l'écoute pas? Par exemple, les violences armées ont baissé de 26 % dans les rues de Montréal par rapport à 2022. Depuis quand on n'écoute pas les acteurs sur le terrain? Depuis quand on n'écoute pas la science? Depuis quand on n'écoute pas notre cœur? Depuis quand on n'essaie pas de sauver des vies, au Québec? L'INSPQ mentionne que, selon une étude québécoise, conduire avec une alcoolémie entre 51 et 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang augmente d'environ quatre fois, quatre fois, le risque de collision mortelle.

Il y a même des arguments monétaires, économiques. On ne les a pas entendus, là, mais les... il y a un mouvement de défense des motocyclistes, au Québec, qui se sont penchés sur différentes questions, et ils sont venus nous dire, par une communication... je ne pense pas qu'elle était officielle, on ne les a pas entendus, mais, selon eux, selon les rapports annuels, il y a des frais d'indemnisation qui sont de l'ordre de plus de 1 milliard, en 2021, et 1,1 milliard en 2022. Parce qu'on sait que les accidents avec blessés coûtent beaucoup pour payer les indemnités. Selon ce groupe, donc, des motocyclistes, l'alcool au volant coûte en moyenne 200 millions de dollars en indemnités par année. C'est un autre angle que je vous... que je vous amène. Si les arguments humains, les arguments scientifiques, les arguments de pertes de vies ne vous ont pas convaincus, il y aurait même des arguments monétaires, si c'est ça que ça prend en plus. Selon la SAAQ, en 2014, une estimation des coûts pour les accidents liés à l'alcool est de 80 millions de dollars en indemnités et de 320 millions de dollars en coûts sociaux, perte de productivité, dommages matériels, etc.

Je reviens à la famille Sarli-Rivera et toutes les autres familles qui... comme le disait mon collègue de Nelligan, qui suivent nos débats, qui suivent les échanges, qui suivent la proposition, et qui souffrent, hein, qui souffrent, et qui ne se sentent pas... probablement pas en... pas capables... Ce n'est pas quelque chose qu'ils veulent faire, d'aller sur la place publique, d'aller sur une... d'aller derrière un lutrin et un micro et derrière les caméras pour exprimer leur souhait qu'on aille dans cette direction-là, mais je suis sûre, vous le savez tous, là, il y a de nombreuses familles au Québec qui ont vécu ce traumatisme de perdre un enfant, de perdre un être cher, et je pense qu'ils sont — imaginez-les tous, là — derrière le couple Sarli-Rivera à hocher de la tête, à être d'accord. Ils ont trouvé en cette famille des porte-parole extraordinaires, qui ont eu le courage de venir s'asseoir ici, en commission parlementaire, qui ont fait des points de presse, qui sont venus témoigner de leur vie avec leur fille et de leur vie sans leur fille. Ils ont une belle famille... ils avaient une belle famille de trois enfants, c'était l'aînée de la famille, la seule fille de... leur seule fille. Ils ont encore, Dieu merci, deux enfants, mais la perte d'un enfant, on ne s'en remet jamais. C'est ce qu'on dit : Avec le temps, la douleur s'adoucit, mais on ne s'en remet jamais. Ça, ça me... je suis sûre que tout le monde autour de la table le sait, le réalise.

Donc, je nous demande tous de reconsidérer, je nous demande tous de se demander si, aujourd'hui, on fait la bonne chose. Comme législateurs, mon collègue de Taschereau l'a dit, je me permets de le réitérer, on a un privilège, là, d'avoir un siège. Nous sommes 125 à l'Assemblée nationale à être élus, à représenter nos concitoyens, à exercer la fonction de législateur. Il y a des journées ou des semaines, on vient ici, à Québec, puis là on repart, puis on se dit, bien... on fait le bilan de notre semaine : Qu'est-ce que... qu'est-ce qu'on a contribué? On a travaillé sur quoi? Est-ce que c'était vraiment un sujet qui nous interpellait beaucoup? Est-ce que c'était quelque chose... Tu sais, il y a un paquet de sujets, là, mais je pense que, ce soir, en tout cas, depuis les derniers jours, les dernières semaines... je pense qu'aujourd'hui on peut dire qu'on traite d'un sujet qui interpelle tous les Québécois puis je pense qu'on peut se dire qu'aujourd'hui on traite d'un sujet qui fait vraiment une grande différence, un sujet crucial, un sujet fondamental. Puis je nous encourage collectivement... De façon unanime, là, ce serait donc beau si l'Assemblée nationale parlait d'une seule voix dans ce dossier-là! Ce n'est pas une question de dire... de pointer du doigt qui que ce soit, là, que le gouvernement en fait assez, n'en fait pas assez, a trop hésité. Ce n'est pas ça qui est important. Il n'est jamais trop tard pour prendre la bonne décision, pour poser le geste qui peut et qui, selon les études, va sauver des vies.

Donc, lors du vote, je nous invite à reconsidérer et à adopter cet amendement, qui est vraiment la bonne chose à faire pour éviter cette douleur que la famille Sarli-Rivera a malheureusement dû... avec laquelle ils ont dû composer et composent toujours. Je ne vais pas relire la lettre ouverte de la famille dans *La Presse*, c'est... mon collègue de Nelligan a été capable de le faire, je pense qu'on... c'est trop... c'est trop difficile. On peut juste s'imaginer, on est des parents aussi, qu'est-ce que... le bonheur que ça nous apporte, quel bonheur apportent nos enfants dans nos vies, mais c'est... ce sont des parents qui ont eu le courage non seulement de s'exprimer publiquement, verbalement, à plusieurs reprises, mais ce sont des parents qui ont étalé leur peine et leur douleur sur la place publique d'une façon remarquable. Suite au décès de Jessica, ils militent au sein de MADD, Mothers Against Drunk Driving Canada.

• (17 h 20) •

Je pense que nous, autour de la table, si on vivait... si on avait vécu ce drame, on ferait partie de ce groupe de citoyens qui se mobilisent une fois qu'on a passé à travers différentes étapes de deuil. Probablement qu'on serait là, avec eux, en train de dire aux parlementaires que nous sommes : Changez la loi, allez un pas de... allez un pas plus loin.

Écoutez-nous, là. Nous, on a vécu ça, on trouve ça insupportable. Notre être cher, notre enfant est mort parce qu'il y avait quelqu'un sur la route qui conduisait, bien, très chaud ou un peu chaud. Nous, on a simplement à les écouter puis à se dire que c'est une contribution tout à fait simple et possible, là, de venir changer la loi pour mettre toutes les chances de notre bord de... bien, que ça ne nous arrive pas, que ça n'arrive pas à nos familles, que ça n'arrive pas à nos amis, que ça n'arrive pas à nos enfants.

Si on était les premiers, là, à aller dans cette direction-là, si c'était tout à fait novateur, je dirais : Bon, on va... OK, on va se pencher là-dessus, on va en parler, on va voir, hein? On n'est pas les premiers. Ce que j'entends, ce que je constate, c'est qu'on est les derniers au Canada, puis ça se fait aux États-Unis puis partout autour de nous, ça se fait, il y a des mesures administratives qui sont imposées à partir de 0,05. C'est un message que le Québec doit envoyer. Je nous invite à le faire, M. le Président, puis je nous invite à nous inscrire dans le combat du couple Sarli-Rivera. Selon eux, et je les cite : «Jessica était aussi une battante et elle aurait voulu que nous participions à envoyer un message clair à tout le Québec que l'alcool et les drogues au volant peuvent faire des dommages irréparables et que ces dangers sont évitables.»

M. le Président, je pense que j'ai fait le tour. Encore une fois, je nous invite à ne pas adhérer à l'argument comme quoi on en fait déjà assez. Je nous invite à faire preuve de la plus grande précaution. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la députée. M. le député de Nelligan, pour 4 min 30 s.

M. Derraji : Combien?

Le Président (M. Jacques) : 4 min 30 s.

M. Derraji : OK. Je vais me chronométrer. Merci, M. le Président. Écoutez, je vais prendre les prochaines minutes pour vous lire un message que j'ai reçu de la famille, d'ailleurs, il est public, et espérons, espérons, encore une fois que, le moment de vote... que les collègues qui vont voter vont prendre ça en considération :

«Notre fille a vu sa vie volée par l'alcool au volant. Son temps sur la terre fut court, mais, par son amour et sa générosité, elle a su toucher bien des gens. Sa bonté et son coeur immense demeurent sans doute notre plus grande fierté. Jessica était aussi une battante et elle aurait voulu que nous participions à envoyer un message clair à tout le Québec, envoyer un message clair à tout le Québec que l'alcool et les drogues au volant peuvent faire des dommages irréparables et que ces dangers sont évitables.

«Aujourd'hui, c'est donc comme elle et pour elle que nous vous demandons de rendre nos routes plus sécuritaires et que nous contribuons à éveiller des consciences en racontant son histoire. Nous avons besoin que les choses changent et que le message soit compris, en souvenir de Jess, mais aussi pour toutes les autres victimes et leurs familles. Au Québec, on ne peut pas se permettre de perdre d'autres Jessica.»

M. le Président, il reste presque une minute. Parfois, dans la vie d'un parlementaire, il y a des amendements qui changent la vie. Aujourd'hui, vous avez entendu mes deux collègues. Le débat risque de se terminer, dans ce projet de loi, en ce qui concerne l'alcool au volant, et le combat de ces familles endeuillées risque de continuer, mais quelle occasion manquée de la part du Parlement de mettre fin à la douleur de ces familles endeuillées qui veulent agir et qui veulent nous aider à améliorer le bilan de la sécurité routière et aussi amender le Code de la sécurité routière.

Comme je l'ai mentionné, M. le Président, au début, ce n'est plus les arguments scientifiques ni les autres arguments qui vont guider le vote, le prochain vote, chacun... chaque collègue va voter en fonction de sa conscience personnelle, en fonction de ses arguments ou, probablement, la ligne du parti. Gardons en tête qu'aujourd'hui, malheureusement, il y a une famille qui se rappelle d'une triste histoire, d'un anniversaire très triste pour eux, qui est la perte de leur fille. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article introduisant l'article 2.1? Donc, est-ce que l'article 2.1 est adopté?

Une voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Un vote par appel nominal, Mme la secrétaire.

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

M. Derraji : Pour.

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

Mme Setlakwe : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

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

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Et M. Jacques (Mégantic)?

Le Président (M. Jacques) : Abstention. L'article introduisant l'article 2.1 est rejeté. Maintenant, est-ce que... Nous pouvons passer à l'article 3. Mme la ministre, article 3.

Mme Guilbault : Oui, oui, oui. Alors, article 3... article 3 :

L'article 251 de ce code est modifié, dans le paragraphe 2° :

1° par le remplacement de «cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «système de détection»;

2° par le remplacement de «cinémomètre ou d'un tel système de contrôle» par «système».

En commentaire. L'article 3 du projet de loi est une modification de concordance pour tenir compte de l'introduction au Code de la sécurité routière de l'expression «système de détection». Les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont ainsi remplacées par cette nouvelle expression. Alors, une modification de concordance par rapport à l'article 2.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 3? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Bien, écoutez, je voulais en profiter pour poser quelques questions, là, d'ordre plus général par rapport à ça. Quand j'avais lu, là, en préparation là, du début, là, des audiences du projet de loi, là, quelques questions m'étaient venues en tête, là, puis je voulais savoir comment... de manière générale, comment ça fonctionne, en fait, au niveau des corps policiers ou de la fabrication de la preuve, en fait, là, quand les plaques sont sales ou enneigées. Comment ça... comment ça se passe, concrètement? Je ne sais pas si Mme la ministre a des éléments de réponse, là, quand les plaques...

Parce qu'en fait, vous le savez, là, on va utiliser davantage d'appareils de contrôle automatisés, qui vont nous permettre de constater des infractions, donc, le non-respect du Code de la sécurité routière. La façon d'identifier le propriétaire d'un véhicule, bien, c'est évidemment par la plaque d'immatriculation. Qu'est-ce qui se passe quand la plaque n'est pas visible? Qu'est-ce qui se passe pour la saleté par de la neige? Qu'est-ce qui se passe quand des gens... puis on l'a déjà vu aussi, là, utilisent toutes sortes de dispositifs, là, des espèces d'enduit... pas d'enduit, mais de plastiques, en fait, là, qui viennent rendre impossible la lecture de la plaque? Qu'est-ce qui se passe dans ces cas-là? Comment on réagit, là, du côté, là, des corps policiers qui doivent faire la preuve? C'est ça, ce serait ma première question par rapport à ça.

• (17 h 30) •

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

Mme Guilbault : Oui, tout à fait. Bien, si mon collègue est d'accord, j'ai une professionnelle ici qui est familière avec le sujet, qui pourrait répondre.

M. Grandmont : Consentement.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Madame, est-ce que vous pouvez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît?

Mme Morin-Verville (Amélie) : Amélie Morin-Verville, conseillère à la direction des radars photo, au ministère des Transports. Pour répondre... Là, je vais... je vais essayer de répondre. Si je ne réponds pas complètement, vous

reposer la question. En fait, au niveau des plaques qui pourraient être enneigées, effectivement, il y a un taux de rejet des dossiers qui peuvent être détectés par des appareils. Ça fait partie... en fait, depuis le début, là, de l'utilisation des radars photo, ça fait partie des situations où est-ce qu'on ne peut pas, malheureusement, donner le constat d'infraction parce qu'on n'est pas capables de bien faire la preuve, en fait, que le véhicule... en fait, de bien faire la preuve de la... du propriétaire du véhicule et que c'est vraiment le véhicule, là, qui est en infraction.

M. Grandmont : OK. Donc, c'est la même chose pour la saleté aussi. Donc, je comprends qu'il y a un taux de rejet. Il est situé à combien environ, là, bon an, mal an?

Mme Morin-Verville (Amélie) : Le taux de rejet, ça, je ne... je ne m'avancerai pas là-dessus, exactement, là, le taux de rejet. On l'a, par contre, on pourrait vous revenir.

M. Grandmont : OK. Parfait. Puis, quand il s'agit, là, d'utilisation, là, d'enveloppes plastifiées ou autre qui... Parce que j'imagine que vous êtes quand même à même de constater qu'il y a... qu'il peut y avoir davantage de personnes qui utilisent ce genre de dispositif là pour ne pas être... pour ne pas que le numéro de la plaque puisse être détecté par une caméra, là. Je sais que ça existe, là. Qu'est-ce que... qu'est-ce qui est fait dans ce temps-là? Est-ce qu'il y a une... Bien, ça fait partie des rejets, j'imagine, aussi, mais est-ce que vous tenez un compte particulier par rapport à ça pour éventuellement avertir les corps policiers qu'ils pourraient faire plus de surveillance par rapport à ça? Est-ce qu'il y a un mécanisme pour s'assurer que ça ne devienne pas un peu une espèce d'épidémie, là, de l'utilisation d'un mécanisme de ce type-là?

Mme Morin-Verville (Amélie) : C'est sûr que le Code de la sécurité routière interdit ce genre d'utilisation d'outils là. Évidemment, avec les radars photo, on ne peut pas... n'étant pas en mesure de lire la plaque, on ne peut pas rien faire. Je ne saurais dire si les policiers font des interventions spécifiques là-dessus, malheureusement.

M. Grandmont : Donc, grosso modo, on est sur la bonne foi des gens, de manière générale.

Mme Morin-Verville (Amélie) : Effectivement. Bien, en fait, au niveau des radars photo, on ne peut rien faire pour ce genre d'outil là.

M. Grandmont : ...donc ce n'est pas avec les radars photo qu'on va réussir à débusquer des coquins qui voudraient contourner la loi, mais je m'étonne quand même du fait qu'il n'y a pas nécessairement de mécanisme pour avertir... Mettons qu'on... supposons qu'on verrait une recrudescence d'utilisation de ce type de mécanisme là, là, il n'y a pas de mécanisme pour avertir les corps policiers pour leur dire : Heille! faites attention, sur votre territoire, il y a comme davantage de personnes, on en remarque davantage, de personnes? Je comprends que la neige, la saleté, ce n'est peut-être pas... c'est un peu épisodique, puis on... bon, je sais qu'il y a des gens qui lancent de la neige sur leurs plaques exprès, là, mais bon, on... bon, ça reste probablement l'exception, là, mais, pour ce qui est des dispositifs, là, qui viendraient empêcher, finalement, là, poser volontairement... qui empêcheraient la lecture, est-ce qu'il n'y a pas... est-ce qu'il y a... est-ce qu'on ne devrait pas avoir un mécanisme pour informer les corps policiers d'une certaine fluctuation du nombre de cas où on remarque que c'est utilisé?

Mme Morin-Verville (Amélie) : Effectivement. Bien, en fait, les dossiers qui sont détectés par les appareils, ce sont quand même les policiers qui les reçoivent, donc c'est traité au Centre de traitement de la preuve. Donc, eux autres voient quand même le type de rejet, c'est eux, en fait, qui nous fournissent un peu les statistiques sur la neige, etc., et les autres sujets, en fait, qui imposent un rejet.

Au niveau des infractions, la légiste pourrait venir vous en parler davantage, là, sur ce qui est fait au niveau de l'utilisation, là, au niveau légal, si vous le souhaitez.

M. Grandmont : Oui, parfait, excellent, ce serait intéressant, effectivement. Puis j'avais une autre question, là, qui concernait... Bon, les gens ne sont pas supposés, là, avoir des appareils qui leur permettent de détecter qu'il y a un radar. On comprend que les radars photo, en général, les ACA, mais je vais les appeler des «radars photo» parce que c'est beaucoup plus de la vitesse, là, en qui concerne le point que je veux discuter... Donc, les gens ne sont pas supposés avoir d'appareils qui détectent des radars photo.

Mme Morin-Verville (Amélie) : Des cinémomètres.

M. Grandmont : Des cinémomètres, effectivement. En même temps, bon, souvent, il y a une signalisation, pas tout le temps. Quand c'est des opérations avec des... quand c'est des... quand c'est des véhicules, donc, il n'y a pas d'avertissement. Quand c'est des cinémomètres fixes ou temporaires, là, je vous laisse peut-être préciser, là, est-ce que...

Mme Morin-Verville (Amélie) : Bien, il y a une signalisation qui est toujours présente sur les sites, que ce soient des sites où est-ce qu'il y a des opérations avec des appareils mobiles ou des sites où est-ce qu'il y a des appareils fixes.

M. Grandmont : Oui, c'est ça.

Mme Morin-Verville (Amélie) : Donc, il y a toujours des... une signalisation qui est présente sur les sites. Il n'y a aucun site qui est opéré avec des radars photo qui... qui n'a pas de signalisation.

M. Grandmont : Oui, c'est ça, je disais la même chose. En fait, ce que je disais, c'est que les... quand c'est une personne qui tient le cinémomètre, en fait, là, donc, on est d'accord là-dessus, là, dans ce cas-là, il n'y a pas de... il n'y a pas d'affichage qui est fait, bon, d'accord, on dit la même chose. Donc, on n'est pas... Puis donc, en même temps, les gens sont... Donc, c'est comme une façon de leur dire : Bien, attention, surveillez-vous, il y a quelque chose qui s'en vient. Puis là, si, en plus, vous n'avez pas ralenti, bien là c'est bien juste de votre faute de ne pas avoir ralenti, il y avait un panneau qui l'annonçait.

Et donc c'est pour ça aussi qu'on interdit le fait d'avoir des détecteurs de détecteurs de vitesse, là. Ça me faisait bien rire, quand j'étais jeune, de dire «détecteurs de détecteurs». Mais aujourd'hui on sait que, dans les différentes applications, que ce soit Google Maps, que ce soit Waze, Plans, peu importe la plateforme, les gens vont indiquer la présence d'un radar photo ou d'un radar fixe ou mobile de type, là, automatisé.

Est-ce que... est-ce qu'il y a quelque chose qui, dans la loi québécoise, vient interdire l'utilisation... l'identification de sites de radar sur des applications où, là, c'est une contribution des automobilistes? C'est comme une espèce de travail collectif qui est fait sur les applications, puis les gens indiquent qu'à tel endroit il y a un... Dans le fond, ils font indirectement ce qu'il n'est pas permis de faire directement, là. Est-ce qu'il y a quelque chose qui l'encadre, cette partie-là, le mode contributif de dénonciation de présence d'un radar photo sur les plateformes telles Google Maps ou Waze, et compagnie, là?

Mme Morin-Verville (Amélie) : Bien, je vais répondre pour les radars photo. Actuellement, même notre site Internet à nous, on les identifie, les sites. Donc, je ne verrais pas pourquoi on les empêcherait, eux, de les reprendre, parce que notre volonté, c'est que les gens sachent où ils sont pour qu'ils ralentissent, parce que ce sont des sites où est-ce qu'on a dénoté des problématiques d'accidents... d'accidents. Donc, au niveau des radars photo, il n'y aurait pas intérêt à les empêcher à partager la bonne nouvelle, si je peux le dire comme ça, parce qu'on veut qu'ils le sachent, et ceux qui ont des infractions sur ces sites-là, ils ne peuvent pas dire qu'ils n'auront pas été avertis. Pour l'autre partie de votre question, je ne saurais répondre, malheureusement.

M. Grandmont : Donc, l'autre partie, on parle vraiment des radars tenus par une personne. Ça, on sait que c'est interdit, d'avoir un radar photo... un détecteur de détecteur de vitesse, mais les applications permettent de le faire. N'importe qui qui a utilisé une de ces applications-là sait très bien, là, qu'ils sont identifiés, puis, même, il est possible de l'enlever une fois que le radar photo est disparu, là, que la personne a décidé de... est partie en chasse après une personne. Et donc vous ne savez pas s'il y a quelque chose qui encadre ça? Parce qu'à lire ça je comprends qu'on n'est pas exactement sur les cinémomètres, sur les appareils de contrôle automatisé, je comprends.

(Interruption)

M. Grandmont : Tout va bien? Parfait. Mais je trouvais l'opportunité intéressante, de discuter de ça, auquel cas, bien, il y aurait peut-être moyen ou, en tout cas, besoin d'intervenir, mais je ne sais pas si quelqu'un d'autre peut répondre à cette question-là qui m'interpelle, qui m'intéresse beaucoup.

Mme Morin-Verville (Amélie) : Peut-être que les légistes pourraient...

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme Côté-Verville. Maintenant, je vous demande à vous aussi de vous identifier et de donner votre titre, s'il vous plaît.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Oui, Marie-Josée Tardif, notaire pour le ministère du Transport et de la Mobilité durable.

Donc, pour répondre, il n'y a pas de disposition qui encadre l'utilisation, là, d'un détecteur de cinémomètres via une application mobile puisque l'article 251, là, fait mention vraiment d'installer dans un véhicule, là, de... un détecteur. Donc, c'est toujours dans la notion de... Présentement, là, on a... puis le besoin n'a pas été... en tout cas, n'a pas été signifié, de légiférer pour contrôler l'utilisation des signalements par application mobile pour le moment.

Pour votre... l'autre volet de... votre... le premier volet de la question, pour la plaque, là, donc, c'est sûr que quelqu'un qui... qui utiliserait une enveloppe ou... plastique ou un système pour empêcher la lecture de la plaque, là, il y a une... il y a une infraction qui est prévue au Code de la sécurité routière. La personne est passible d'une amende de 500 \$ à 1000 \$, là, par le policier. Je n'ai pas, par exemple, de statistique sur l'application de cette disposition-là par les corps policiers.

Il y a aussi un article qui prévoit que quelqu'un... une... pour... si la plaque est illisible au niveau de la... pour des raisons de saleté, un agent de la paix peut demander au propriétaire du véhicule de nettoyer la plaque, puis le propriétaire doit s'exécuter, sinon il est passible aussi d'une... il y a une amende qui est prévue pour ça, mais, sinon, c'est le cadre légal, là, qui est prévu, qui entoure la question que vous aviez.

• (17 h 40) •

M. Grandmont : Parfait, c'est très éclairant, mais donc, évidemment, on ne pourra pas donner un ticket, une contravention à quelqu'un qui a un produit qui... qui vient empêcher la lecture par un appareil automatisé... via un appareil automatisé. Ça va toujours devoir être un policier qui le fait. Je comprends qu'évidemment ça, c'est le cas.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Oui, oui, c'est ça.

M. Grandmont : Puis, donc, pour ce qui est des différentes plateformes, Waze, Google Maps, Plans, sur lesquelles, dans un mode collaboratif, les gens identifient des radars photo opérés par des policiers, donc, actuellement, il n'y a rien dans la loi qui l'empêche parce qu'il n'y a pas eu de demandes qui ont été faites actuellement. C'est ça?

Mme Tardif (Marie-Josée) : Bien, de... tu sais, la problématique n'a pas été soulevée, puis là, bien, dans le fond, le CSR... le CSR fait référence à l'installation dans un véhicule d'un système de... d'un détecteur de cinémomètres.

M. Grandmont : Parfait. Bien, c'est intéressant, mais je suis content de soulever moi-même la question parce que je pense qu'il y a... il y a un trou, là, à quelque part. On fait vraiment indirectement ce qu'on ne devrait pas faire directement. Puis il ne doit plus y avoir beaucoup de gens, de toute façon, considérant la facilité qu'on a, avec nos téléphones, d'avoir ces plateformes-là puis accès à cette information-là, qui doivent installer des détecteurs de détecteurs de vitesse dans leur véhicule, là, disons que le marché a dû s'effondrer pas mal dans les dernières années, mais...

OK, bien, merci pour vos réponses. On reviendra peut-être éventuellement avec un amendement qui ira dans le sens de légiférer là-dessus. On verra comment qu'on peut regarder ça, là, éventuellement, mais je vous remercie pour votre contribution.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 3? Donc, l'article 3... est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Article 4, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci, M. le Président. Article 4 :

L'article 294.1 de ce code est remplacé par le suivant :

«294.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation appropriée pour indiquer tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé au moyen d'un système de détection.»

En commentaire. L'article 4 du projet de loi a les objets suivants. L'article 294.1 maintient l'obligation pour la personne responsable de l'entretien d'un chemin public d'installer une signalisation pour indiquer à tout endroit la présence d'un système de détection, comme c'est déjà le cas. L'obligation de vérifier la présence et l'adéquation de la signalisation indiquant l'endroit où la surveillance par un système de détection est réalisée est supprimée. Par le fait même, l'obligation de faire rapport au ministre du résultat de cette vérification est également retirée. Enfin, en concordance avec l'introduction au Code de la sécurité routière de l'expression «système de détection», les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par cette nouvelle expression.

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

Mme Setlakwe : Question... Bien, je comprends l'intention avec l'article... l'article 4. J'ai peut-être deux... deux petites questions, précisions. Quand on parle de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, est-ce que ça, c'est une expression qui... qui est connue dans le corpus? Est-ce que tout le monde sait c'est qui? Est-ce que ça a besoin d'être précisé davantage ou... C'est la première question.

Mme Guilbault : La personne responsable de... bien, c'était déjà libellé comme ça dans le code actuellement.

Mme Setlakwe : Oui. Donc, ça répond à ma question, «personne responsable de l'entretien».

Mme Guilbault : Oui, «personne responsable de l'entretien d'un chemin public».

Mme Setlakwe : Oui, OK, et puis...

Mme Guilbault : En fait, c'est une municipalité ou le ministère, mais c'est qu'on reprend, dans le fond, la même expression que dans l'article d'origine.

Mme Setlakwe : Non, je comprends, OK, il n'y a pas lieu de changer ça, OK, je comprends. Et donc on peut présumer, là, que les municipalités qui vont voir ces systèmes s'ajouter sur leur territoire vont être bien satisfaites, mais je demande quand même : Est-ce que vous avez tenu compte de l'impact, là, sur les villes de leur imposer ça? Est-ce qu'il y a eu... C'est quoi, la réception? Est-ce que ça va coûter cher? Qu'est-ce que ça va impliquer? Est-ce que vous avez considéré ça?

Mme Guilbault : Oui, puis les... Je pense que... En tout cas, j'y vais de mémoire, là, mais les associations municipales... Tout le monde, en fait, est ouvert à avoir plus de radars photo. Il y en a même qui voulaient les gérer eux-mêmes, les acheter eux-mêmes, et là ce qu'on disait à l'époque, c'est : Il vaut mieux que le ministère demeure, du moins, gestionnaire de l'acquisition, de l'approvisionnement puis du parc, si on peut appeler ça comme ça, mais ensuite on pourra voir.

Puis d'ailleurs, à l'article 5, si ma mémoire est bonne, là, c'est là qu'on va modifier... oui, c'est ça, exact, donc, on va avoir des modifications sur l'autorisation du ministre pour prévoir... encore une question de latitude, pour prévoir l'éventualité où... si, un jour, des municipalités étaient responsables de leur propre système, mais, pour l'instant, on va... on va poursuivre un peu comme on fait là, et, dans un autre article plus loin, il y aura... On va parler d'une entente, éventuellement, qu'il va y avoir entre le ministère puis les municipalités sur le partage des revenus une fois les frais de gestion puis certains frais déduits.

Alors, bref, on va... on va... en fait, on va conserver le partenariat... le type de partenariat qu'on a actuellement avec les municipalités, mais, oui, elles sont toutes très ouvertes à la chose.

Mme Setlakwe : Oui, OK. Honnêtement, moi, ça me satisfait, là, puis je pense qu'on reconduit l'esprit de ce qui existait avant. Merci.

Mme Guilbault : Oui, oui, oui, non, c'est ça, tout à fait, puis c'est de la concordance avec le système de détection, puis on enlève un peu de paperasse. Si vous remarquez, il y a un paragraphe qui disparaît, là, des redditions de comptes à la ministre, qui... Dans le fond, ce qu'on me dit, c'était lourd inutilement puis ça n'avait pas de valeur ajoutée.

Mme Setlakwe : Il est supprimé. OK, merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 4? Donc, est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Article 5.

Mme Guilbault : Article 5 : L'article 312.1 de ce code est remplacé par le suivant :

«312.1. Nul ne peut modifier tout ou partie d'un système de détection sans l'autorisation du propriétaire de ce système.

«Nul ne peut, sans l'autorisation de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public ou d'un membre d'un corps de police qui a compétence sur le territoire où se trouve le système, enlever ou déplacer tout ou partie de ce système.»

En commentaire. L'article 5 du projet de loi précise les personnes qui peuvent autoriser la modification d'un système de détection de même que l'enlèvement et le déplacement d'un système ou d'une partie du système. Un système de détection ne pourra ainsi être modifié sans l'autorisation de son propriétaire. Il pourra être déplacé par une personne qui aura été... qui aura été autorisée par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public sur lequel le système est utilisé ou par un membre d'un corps de police qui a compétence sur le territoire de la municipalité où le système est utilisé.

En outre, en concordance avec l'introduction au Code de la sécurité routière de l'expression «système de détection», les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par cette nouvelle expression.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 5? S'il n'y a...

Mme Setlakwe : Je pense que ça va de soi, là, qu'on ne peut pas le modifier ou le déplacer. Je pense que le libellé est clair. Moi, je n'ai pas d'intervention.

Le Président (M. Jacques) : M. le député de Taschereau?

M. Grandmont : Non, je ne pense pas, non...

Le Président (M. Jacques) : C'est beau? Bon, donc, s'il n'y a d'autre intervention, est-ce que l'article 5 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Mme la ministre, l'article 6.

Mme Guilbault : Oui, article...

Le Président (M. Jacques) : Et je crois qu'il y a un amendement aussi, peut-être faire les deux en même temps?

Mme Guilbault : Oui, exactement. Je ne savais pas si vous préféreriez que je le dise au début ou après la lecture.

Le Président (M. Jacques) : Commencez par l'article et suivant... l'amendement par la suite.

Mme Guilbault : Parfait, exactement. Donc, article 6 :

L'article 312.2 de ce code est remplacé par le suivant :

«312.2. Nul ne peut endommager un système de détection ni nuire de quelque façon au fonctionnement d'un tel système ou à l'enregistrement par l'appareil photo des éléments apposés à l'une ou plusieurs des photographies prises par ce système ou qui y sont visibles.»

En commentaire. Les modifications prévues par l'article 6 du projet de loi sont de concordance. En concordance avec l'introduction au Code de la sécurité routière de l'expression «système de détection», les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par cette nouvelle expression, et, en concordance avec l'abrogation des articles 332 et 359.3, proposée par les articles 8 et 11 du projet de loi, la référence aux informations visées au troisième alinéa des articles 332 et 359.3 du CSR est remplacée par une référence aux éléments du système de détection apposés à l'une ou plusieurs des photographies prises par un tel système ou qui y sont visibles.

Et l'amendement à l'article 6 : Supprimer, à l'article 312.2 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 6 du projet de loi, «photo».

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 6... sur l'amendement à l'article 6?

Mme Setlakwe : ...vise à retirer le mot... le mot «photo» pour...

Mme Guilbault : En concordance avec l'amendement apporté à l'article 2.

Mme Setlakwe : À la définition... au terme défini, tout à fait. Donc, «ou à l'enregistrement» par «ou un appareil», ce n'est pas forcément une photo. On veut se laisser la latitude... Et là on parle encore de «photographie»... En tout cas, je relis, moi... Peut-être que mon collègue de Taschereau peut intervenir. Moi, je le... je veux juste le relire à tête reposée.

Une voix : ...

Mme Setlakwe : Oui, on parle encore de «photographie» un peu plus loin. Est-ce qu'on veut «photographie», ou on veut «image», ou est-ce que les légistes sont à l'aise avec le fait qu'on supprime «photo», mais, plus loin, qu'on fasse référence aux photographies prises par le système?

(Consultation)

Mme Guilbault : Oui, c'est ça, ce qu'on m'explique, c'est que, même si c'est des images vidéo dans l'éventuel système ou même si c'est un système qui prend, effectivement, des photographies, l'élément de preuve qui va être transmis va quand même résulter en une photographie.

• (17 h 50) •

Mme Setlakwe : Et non pas une vidéo?

Mme Guilbault : Et non pas une vidéo. C'est ce que je comprends?

(Consultation)

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

(Suspension de la séance à 17 h 51)

(Reprise à 18 h 04)

Le Président (M. Jacques) : ...repreons nos travaux, et, lors de notre suspension, nous étions à l'amendement à l'article 6, et j'invite Me Tardif à nous donner les explications.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Oui. En fait, on proposait de simplement supprimer le mot «photo» pour permettre que l'appareil utilisé prenne une photo ou une vidéo. Mais, ultimement, ce qui est utilisé en preuve puis ce qui est... ce qui va continuer d'être utilisé, même avec des... les plus récents appareils, c'est toujours des photographies qui vont pouvoir être... avoir été tirées soit d'un appareil photo ou d'un appareil vidéo. Ce n'est pas une vidéo qui serait transmise au défendeur, là, pour... à la suite d'une infraction constatée. C'est... Donc, les éléments de... les éléments...

les différents éléments apposés à une ou plusieurs photographies, comme la date, l'endroit, puis tout ça, ça demeurerait inscrit sur les photographies tirées d'un appareil photo ou d'un appareil vidéo, puis c'est ça qui serait transmis, ultimement, au défendeur. Puis l'expression va revenir à plusieurs autres dispositions, là, tout au cours de l'étude détaillée, là, du projet de loi, parce que l'infraction est constatée par une... au moyen d'une photographie qui est prise par un système de détection, système de détection qui pourra être un appareil photo ou un appareil vidéo. Mais, pour... dans un avenir moyen, court terme... court, moyen terme, c'est les photographies, là.

Puis, tu sais, c'est sûr que d'utiliser en preuve, par exemple, une vidéo, là, ça demande vraiment des travaux avec... au niveau du poursuivant, là, avec les différents intervenants impliqués, si on voulait aller jusque là, là. Mais, pour le moment, on pense que tirer des photos de... des photographies d'une vidéo prise par un système de détection, ce serait suffisant, pour permettre l'utilisation des systèmes actuels, mais aussi d'une... de nouveaux systèmes, là, qui sont... qui sont potentiellement... qui pourraient potentiellement être utilisés.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Me Tardif. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'amendement à l'article 6?

Mme Setlakwe : ...je remercie Me Tardif de l'explication. Je pense qu'il est, en fait, opportun de laisser le libellé tel qu'il est vers la fin, là, pour des fins de ne pas se créer d'autres problèmes puis de respecter le régime qui est en place actuellement puis les... les règles de preuve. Merci.

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

M. Grandmont : Oui, bien, je veux remercier aussi, pour les... Me Tardif pour ses explications. Puis, simplement pour notre compréhension puis pour nous rassurer peut-être aussi, mais j'imagine qu'une série de photos peuvent être utilisées comme preuve, donc on pourrait avoir une série de photos tirées d'une vidéo, et donc on est capable de comprendre le mouvement ou, en tout cas, on est capable de rendre photographique une preuve qui... d'abord, qui est animée, qui serait une vidéo, par exemple, on est capable d'arriver à faire ce qu'on... indirectement ce qu'on veut faire directement.

Une voix : ...

M. Grandmont : Pardon?

Une voix : Recréer la scène.

M. Grandmont : Recréer la scène, un peu comme ça, tu sais, quand on fait des animations avec un... Mais, bon, parfait, donc une série de photos est acceptable en preuve. C'est ça que je voulais avoir comme information. Je vous remercie.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Oui, effectivement. D'ailleurs, la notion de série de photographies, et vous allez la trouver à plusieurs dispositions, là, on fait référence toujours au... quand on parle d'une preuve, c'est «la photographie ou la série de photographies» fait preuve de son admissibilité, peut être... est admissible en preuve, tout ça. Donc, cette notion-là est déjà présente au Code de la sécurité routière puis elle est reconduite, là, par les dispositions du projet de loi.

M. Grandmont : ...à être... à se donner de la marge de manoeuvre pour être capables d'avoir des appareils qui vont suivre une évolution technologique, avec des nouvelles façons de la capter puis d'en rendre compte, puis, de l'autre côté, là, on ne vient pas tout déstabiliser, dans le fond, les procédures qui existent déjà. Puis, en même temps, les deux sont compatibles, dans le fond. Ça fait que je vous remercie, c'est parfait.

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

M. Derraji : Ça va être très rapide. Merci beaucoup, j'ai manqué une partie, mais juste quand on dit «enregistrement par appareil», l'enregistrement de base est en vidéo.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Bien, ça pourra être... c'est soit les données, là, la photo de la plaque, ou ça pourrait être l'enregistrement vidéo, oui.

M. Derraji : Et, dans les deux cas, les deux sont exploitables, que ce soit vidéo ou photo?

Mme Tardif (Marie-Josée) : Ils le seraient potentiellement, oui.

M. Derraji : Ils le seraient en fonction de la nature de l'appareil.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Oui.

M. Derraji : OK, c'est bon.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Merci, Me Tardif. Est-ce que l'amendement à l'article 6 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Donc, maintenant, nous revenons à l'article 6 amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 6 amendé? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 6 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Maintenant, l'article 7, Mme la ministre, suivi de votre amendement.

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Article 7.

L'article 312.3 de ce code est modifié par le remplacement des paragraphes a et b du premier alinéa par les paragraphes suivants :

«1° de quelque façon au fonctionnement d'un système de détection;

«2° à l'enregistrement par l'appareil photo des éléments à poser à l'une ou plusieurs des photographies prises par ce système ou qui y sont visibles.»

En commentaire. Comme pour l'article précédent, les modifications prévues par l'article 7 du projet de loi sont de concordance. En concordance avec l'introduction, au Code de la sécurité routière, de l'expression «système de détection», les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par cette nouvelle expression. Et, en concordance avec l'abrogation des articles 332 et 359.3, proposée par les articles 8 et 11 du projet de loi, la référence aux informations visées au troisième alinéa des articles 332 et 359.3 est remplacée par une référence aux éléments du système de détection apposés à l'une ou plusieurs des photographies prises par un tel système ou qui y sont visibles.

Et l'amendement à l'article 7 :

Supprimer, dans le paragraphe 2° de l'article 7 du projet de loi, «photo».

Sur le même principe que l'amendement de l'article 6.

• (18 h 10) •

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 7? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 7 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Maintenant, est-ce que l'article 7 amendé... est-ce qu'il y a des interventions? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 7, amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. L'article 8. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 8 :

L'article 332 de ce code est abrogé.

En commentaire. L'article 8 du projet de loi abroge l'article 332 du Code de la sécurité routière.

Les éléments qui y sont prévus sont reportés dans deux nouveaux articles du CSR, proposés plus loin par les articles 12 et 22 du projet de loi, qui introduisent respectivement les articles 519.79 et 602.2, ainsi que dans un règlement que l'article 37 du projet de loi propose d'édicter.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 8?

Mme Setlakwe : Je comprends que c'est déplacé ailleurs.

Le Président (M. Jacques) : Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 8 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Article 9, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 9 :

L'article 333 de ce code est modifié par le remplacement de «cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «système de détection».

En commentaire. La modification proposée par l'article 9 du projet de loi est en concordance avec l'introduction, au Code de la sécurité routière, de l'expression «système de détection», les expressions «cinémomètre photographique»

et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par cette nouvelle expression. Donc, un article de concordance.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 9? Oui, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Juste parce que je veux juste... je veux juste... Là, c'est ce qu'on a fait tout à l'heure par rapport au système de détection, hein? C'est la même définition?

Mme Guilbault : Oui, c'est à l'article 1 et 2, en fait.

M. Derraji : 2? Article 2, OK. Je voulais juste...

Mme Guilbault : 1 aussi, ça... 1, c'était quoi?

M. Derraji : Non, c'est 2 où vous avez fait la définition, mais vous faites référence à la... au système de détection dans l'article 1, mais vous le définissiez dans l'article 2.

Mme Guilbault : Exact.

M. Derraji : C'est bon.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. S'il n'y a pas d'autre intervention sur l'article 9, est-ce que l'article 9 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Article 10.

Mme Guilbault : Article 10.

L'article 334.1 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «système de détection».

En commentaire. La modification proposée par l'article 10 du projet de loi est en concordance avec l'introduction au Code de la sécurité routière de l'expression «système de détection». Les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par cette nouvelle expression.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 10? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 10 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Article 11, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 11 :

L'article 359.3 de ce code est abrogé.

En commentaire. L'article 11 du projet de loi abroge l'article 359.3 du Code de la sécurité routière. Les éléments qui y sont prévus sont reportés dans deux nouveaux articles du CSR proposés plus loin par les articles 12 et 22 du projet de loi, qui introduisent respectivement les articles 519.79 et 602.2, ainsi que dans un règlement que l'article 37 du projet de loi propose d'édicter.

Le Président (M. Jacques) : Parfait, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 11?

Mme Setlakwe : ...déplace ailleurs, c'est ça?

Mme Guilbault : Oui.

Des voix : ...

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

M. Derraji : Pourquoi tout a été mis... vous le mettez ailleurs? Est-ce qu'il y a une raison ou vous voulez...

Mme Guilbault : ...

M. Derraji : Mais là, ce n'est vraiment pas une question piège, là. Je voulais juste... Je suis juste curieux.

Mme Guilbault : Ma collègue juriste peut venir les... donner une réponse.

Le Président (M. Jacques) : Oui. Donc, Me Tardif.

Une voix : On est intéressés.

Le Président (M. Jacques) : Me Tardif va pouvoir nous répondre.

M. Derraji : ...vraiment, ce n'est pas... C'est juste par curiosité.

Mme Tardif (Marie-Josée) : Oui. Bien, c'est, en fait, que, présentement, le Code de la sécurité routière permet de contrôler la vitesse par un cinémomètre photographique. Ça le prévoit spécifiquement à l'article 332 du CSR. Puis, à l'article 359.3, on prévoit que l'arrêt à un feu rouge peut être vérifié, le... s'il est fait par un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. Ça fait que, pour les deux... les deux comportements routiers, présentement, qui peuvent être contrôlés, présentement, par un système de détection, dans le fond, c'est prévu spécifiquement aux articles. Ce qui est souhaité, c'est qu'on le... On... Ce qui était souhaité, c'est d'avoir la latitude d'en prévoir d'autres puis de le prévoir par règlement. C'est pour ça que, là, maintenant, vous allez le voir plus loin dans le projet de loi, on... les dispositions du CSR qui pourraient être... dont le respect pourrait être vérifié par un système de détection seraient déterminées par un règlement du gouvernement. Et le règlement va venir identifier les dispositions du CSR qui vont pouvoir être... dont le respect va pouvoir être contrôlé par un système de détection. Pour le moment, on va reprendre les mêmes dispositions, soit l'article 332.

Une voix : ...

Mme Tardif (Marie-Josée) : L'article 332, l'excès de vitesse, puis l'article 359, qui est l'obligation de faire un arrêt à un feu rouge. Puis... Mais puisqu'il était souhaité que, s'il existe d'autres systèmes de détection qui pourraient constater d'autres comportements routiers, on ne voulait pas être obligés de venir modifier le code pour le prévoir... Dans le fond, on pourrait le faire par règlement. Ça fait que, là, dans le fond, tout ce qui est... Au lieu de le prévoir spécifiquement aux articles, on a un... c'est... on a comme regroupé toutes les dispositions dans un nouveau chapitre.

M. Derraji : Et donc, ce que vous souhaitez, c'est que... plus de flexibilité au niveau du CSR, ne pas être limités. Si, demain, il y a une nouvelle technologie qui va aider, par exemple, je ne sais pas quoi, qu'est-ce que vous avez en tête, là, vous avez nommé juste deux. J'imagine...

Mme Tardif (Marie-Josée) : Qui sont... les... ceux présentement, actuellement.

M. Derraji : Qu'il y a... Qu'on a. Juste deux, oui, feux rouges et...

Mme Tardif (Marie-Josée) : Excès de vitesse.

M. Derraji : Et l'excès de vitesse. Avez-vous quelque chose d'autre en tête ou...

Mme Tardif (Marie-Josée) : Bien, ça...

Mme Guilbault : Bien là, c'est juste de voir... Excusez, mais c'est ça, c'est... c'est la latitude dont on voulait se prévaloir tout à l'heure, là. Donc là, on a des processus qui ont été faits pour voir qu'est-ce qui est disponible sur le marché. Mais, si, éventuellement, il y avait d'autres types d'infractions... parce que c'est lourd, faire des modifications législatives. Ça fait que, si on peut procéder par règlement, ça va être beaucoup plus souple, moins compliqué. Et en plus on regroupe, c'est ça, de la... Il y a la création d'un nouveau chapitre, dans le fond, parce que c'était un peu éparpillé, les modifications relatives aux ACA. Donc...

M. Derraji : Ce qui me ramène à vous poser une autre question sur les pénalités. On ne parle pas de pénalités, là, on parle juste de détection d'une infraction. Il y a deux : excès de vitesse et feux rouges, mais les deux, il y a des infractions liées.

Mme Guilbault : Oui, mais ça, c'est... Je ne sais pas c'est à quel article par coeur...

M. Derraji : Parce que je veux juste comprendre. Je comprends la flexibilité. Je vous salue, c'est excellent, c'est... ça va permettre aux gens d'aller plus vite et non pas attendre à... Mais je ne suis pas un grand fan des règlements. Parfois je dis : Un règlement, on peut l'interpréter de plusieurs façons, mais la question : Pourquoi vous dites aujourd'hui que c'est mieux que ça passe par règlement et non pas par voie du législateur?

Mme Guilbault : Parce que c'est compliqué, faire un projet de loi, on le voit, c'est long, c'est lourd, alors qu'un règlement, c'est une prépublication à la *Gazette officielle*, les gens peuvent faire leurs commentaires, ensuite de ça on peut l'édicter. Ça permet d'être beaucoup plus efficace comme État.

M. Derraji : Ce n'est pas vraiment lourd. C'est un projet de loi.

Mme Guilbault : Mais c'est certainement plus exigeant en termes de ressources humaines. Vous voyez la quantité de personnes qui ont été assises ici pendant des heures? Alors, un règlement, je dirais que c'est peut-être un peu plus pratique, pragmatique.

Mme Guilbault : Oui. Bien, ça répond bien aux besoins des usagers. Mais, en fait, l'un comme l'autre, ça répond bien, mais...

M. Derraji : OK. Donc, en date d'aujourd'hui, il y a deux choses, c'est feux rouges et l'excès de vitesse. Mais est-ce que, sur la table, il y a autre chose que vous voulez passer par règlement?

Mme Guilbault : Non, mais là, actuellement, on est sur le projet de loi. Donc, on va éventuellement avoir le règlement, et il y aura un projet, justement, qui sera publié pendant 45 jours dans la *Gazette officielle*, les gens pourront faire leurs commentaires. Mais là on est en train d'élaborer le projet de règlement. Je ne suis pas en mesure aujourd'hui d'en dévoiler le contenu.

M. Derraji : OK. Donc...

Mme Guilbault : Mais notre intention, c'est de ne pas s'enfermer nécessairement. Actuellement, on va continuer de fonctionner avec feux rouges, vitesse. On le voyait tout à l'heure, on protégeait en quelque sorte les deux systèmes qui sont actuellement utilisés. On va continuer d'avoir ça, mais, si, un jour, il y a d'autres types d'infractions, d'autres types de comportements qui... que les appareils... les nouveaux appareils permettent de contrôler, bien, on va avoir la latitude de le faire sans devoir passer par un projet de loi.

M. Derraji : Juste, parenthèse, attention à votre sac. Désolé. Je...

Mme Guilbault : Ah! d'habitude, c'est moi qui me roule dedans...

M. Derraji : Oui, bien, je le vois depuis tout à l'heure. J'ai juste peur pour lui et pour votre sac.

Mme Guilbault : Il n'est pas assez gros.

M. Derraji : Je ferme la parenthèse, M. le Président. Je le vis aussi. Pas mon sac, mais sac de ma femme.

Je vais revenir au règlement. Je suis juste curieux parce qu'on dirait qu'il y a quelque chose que... ce n'est pas que... il y a quelque chose qui vous empêche de le mettre pour les deux. Vous voulez aller vite par le règlement, mais, si on peut juste savoir c'est quoi, les choses que vous avez en tête, pour les mettre en règlement. Parce qu'on veut améliorer le CSR, ça, c'est clair, et vous ne voulez pas que ça... ça passe par voie... procédure normale, donc par publication, par règlement, mais c'est quoi, c'est quoi, cette chose que...

• (18 h 20) •

Mme Guilbault : Là, c'est ça, c'est à l'article 37. Mais je ne suis pas certaine de comprendre la question. C'est assez commun d'avoir des projets de loi dans lesquels on prévoit, par règlement, certaines mesures, puis éventuellement il y a des projets de règlement qui sont présentés simultanément ou après le projet de loi, là, donc...

M. Derraji : Mais vous avez le droit, je vous le dis, c'est juste... moi, je suis toujours sceptique à ce qu'on... quand on me dit : On va passer ça par règlement, j'ai déjà joué dans ce film ailleurs, et on se ramasse avec des surprises. Donc, du moment que je suis dans le Code de la sécurité routière, il y a un plan, il y a quelque chose, il y a des réflexions au sein du ministère. Si vous pouvez nous partager ces réflexions, ça serait génial. Vous avez dit quoi? 37?

Des voix : ...

M. Derraji : Vous avez dit 37?

Mme Guilbault : C'est ça, à l'article 37, c'est là qu'on va venir détailler un peu plus, là. Je ne sais pas si...

M. Derraji : Les sanctions administratives pécuniaires? Est-ce que...

Mme Guilbault : Les collègues... Oui, c'est ça. Il y a les amendes qui sont prévues. Ça ne sera pas long, je le... je ne l'ai pas...

M. Derraji : C'est la page 249.

Mme Guilbault : 249.

Des voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça ici? Alors... alors c'est ça : «Le Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection» dont le respect peut être contrôlé... alors qui peut être contrôlé en matière de respect des limites de vitesse, en matière de respect de l'arrêt à un feu rouge... Là, je lis l'article 37, mais, en tout cas, c'est entre nous, là, mais...

M. Derraji : Non, non, non. OK. Mais là il est dans... Mais vous n'êtes pas obligée, sérieux... une question... Donc... donc, c'est dans le projet de loi. Donc, ce n'est pas dans le règlement.

Le Président (M. Jacques) : ...

M. Derraji : Hein?

Mme Guilbault : Mais les...

M. Derraji : Non, mais c'est juste... Ça va bien, l'échange...

Le Président (M. Jacques) : ... je me parlais à moi

M. Derraji : Ah! oui, désolé. Je respecte l'autorité du président.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Pour ne pas... Pour qu'on voulait... Pour qu'on... Pour qu'il puisse être en vigueur dès que possible à l'adoption du projet de loi et non attendre la future élaboration du règlement, on a mis le règlement directement dans un article du projet de loi, mais, comme c'est un règlement, ensuite, si on veut le modifier pour ajouter des choses ou modifier des choses, on va pouvoir le faire par règlement.

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...ça ne laisse pas de vide juridique entre les deux.

M. Derraji : OK! Bien là, c'est excellent, parce que ce n'est pas ce que j'ai compris au début. Parce que ce que j'ai compris au début, c'est qu'il va y avoir un projet de règlement plus tard. Donc, il est dans la loi, il est là, quand on va voir le 37...

Mme Guilbault : Oui, il est dans la loi, mais, si, un jour, on... Parce que quand mon collègue disait : Qu'est-ce qui est sur la table? Qu'est-ce qu'on veut faire dans le futur? C'est dans ce sens-là que je disais : Éventuellement, si on veut faire des changements, ça va se faire par règlement. Mais j'ai bien dit, aussi, qu'on a protégé les deux systèmes actuellement utilisés, puis les types d'infractions actuellement surveillées par nos appareils sont tels quels ici, là.

M. Derraji : OK, donc, les infractions qu'on a, c'est ce qu'on a maintenant. Une fois, il y a un changement, ça va se faire par voie de règlement.

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : Si on n'a pas... Si on n'a pas un... quelque chose que nous, on voit, qui n'existe pas maintenant, bien, la seule chose qu'on a, c'est l'ajouter dans le... l'amender dans le projet de loi, sinon c'est en fonction de votre lecture et ça peut passer par un règlement. Est-ce que j'ai bien résumé? Est-ce que j'ai bien compris?

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : OK. Moi, ça répond à ma question. Merci.

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

M. Grandmont : Oui, merci. Bien, c'est des questions intéressantes qui sont posées par mon collègue, là, parce qu'évidemment on veut... avec un règlement, on se permet d'être un petit peu plus agiles, je le dirais comme ça, là, pour faire évoluer, finalement, le type d'infractions qui peuvent être identifiées ou relevées par des appareils

de détection automatisés. En même temps, bien, Mme la ministre l'a souligné aussi, c'est vrai que ça mobilise plus de personnes d'avoir... de faire le processus dans une loi. Par contre, le projet de loi, bien, il y a aussi des audiences, on a le temps... c'est plus démocratique, je pourrais le dire comme ça, c'est plus ouvert, on a le temps d'avoir des discussions ensemble. Un règlement, je veux dire, oui, les gens ont 45 jours pour envoyer des mémoires, mais ça reste quand même un... disons, un processus un petit peu plus expéditif, d'une part, mais un petit peu plus, aussi, imposé. Ce n'est peut-être pas le bon terme, mais, en fin de journée, je pense que Mme la ministre va comprendre ce que je veux dire.

Donc, je suis comme un peu ambivalent par rapport à ça, parce qu'il y a des éléments qui sont positifs d'un côté comme de l'autre, puis il y a des choses aussi, actuellement... peut-être que... puis je veux me référer, en fait, au mémoire, là, de Vélo Québec, là, mais peut-être d'abord commencer par... Là, actuellement, là, les caméras ou, en fait, les appareils, les ACA qu'on a, là, les systèmes de détection peuvent être utilisés, puis ça va être ça, là, à la sanction, là, du projet de loi pour deux types d'infractions, c'est-à-dire la vitesse puis le respect des feux rouges? C'est bien ça?

Mme Guilbault : Excusez, j'ai manqué la fin parce que mon collègue, il...

M. Grandmont : Donc, ma question, là, c'est qu'au moment où le projet de loi va être sanctionné, donc adopté, les deux types d'infractions qui pourront être identifiées, les deux types d'infractions qui pourront être relevées par les appareils de détection automatique, c'est la vitesse puis les feux rouges?

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : C'est ça. Donc, la vitesse, je comprends, ça, c'est un système qui est à part, c'est des cinémomètres. Bon, il y a une technologie associée à ça. L'autre côté, les feux rouges, c'est des appareils photo, tout simplement. C'est bêtement ça?

Mme Guilbault : Si on veut. Oui, c'est ça, exact.

M. Grandmont : La preuve, c'est ça, là, c'est une photo qui montre que l'automobiliste a traversé une intersection alors que le feu était rouge ou c'est une série de photos ou une photo. C'est bien ça? Parfait.

Il y avait des propositions qui avaient été faites par Vélo Québec, notamment pour la question du non-respect d'un feu vert directionnel puis aussi, là, de l'interblocage. Je vais aller dans les... dans le Code de la sécurité routière, c'est les articles 364 et 366.

Donc, 364. Donc, ça dit : «À moins d'une signalisation contraire, face à une flèche verte, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans une intersection, circuler dans le sens indiqué par la flèche.» Donc, en gros, ce que ça dit, c'est que, s'il y a une flèche qui dit d'aller tout droit, on n'a pas le droit de tourner à droite ou à gauche. Puis 366... Donc, ça, c'est sur l'interblocage. Une flèche verte, ça dit : Va tout droit, tu n'as pas le droit de tourner. Sinon, c'est une infraction, et donc, normalement, on a un ticket pour ça.

Puis 366, ça dit : «Même si un feu de circulation le permet, le conducteur d'un véhicule routier ne peut s'engager dans une intersection quand le véhicule ne dispose pas à l'avant d'un espace suffisant pour ne pas bloquer l'intersection. Dans ce cas, le conducteur doit immobiliser son véhicule dans la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser.»

L'interblocage, dans le fond, si vous avez déjà participé ou joué au jeu Rush Hour, là, tu sais, c'est les voitures qui sont toutes comme ça, là, sur un petit... puis il faut faire sortir la voiture rouge, là, c'est ça, de l'interblocage, c'est des voitures qui sont dans l'intersection puis qui empêchent les... elles sont avancées suffisamment dans l'intersection malgré un feu rouge puis elles empêchent les voitures qui ont leur feu vert d'avancer. Et ça aussi, c'est interdit et c'est passible d'une contravention.

Dans ces deux cas-là, on a des situations qui se passent à une intersection, là où on a déjà des caméras pour être capables de détecter le non-respect d'un feu rouge. Est-ce qu'on n'aurait pas pu, plutôt que d'attendre le règlement, les insérer tout de suite dans la loi? Puisque, de toute façon, c'est déjà des éléments ou, en fait, des comportements qui sont proscrits et qu'on aurait pu, finalement, tout de suite, dès la sanction, vérifier avec des systèmes de détection automatisés.

Mme Guilbault : Oui. Bien, c'est ça. C'est qu'actuellement les systèmes dont on dispose peuvent encadrer, ils peuvent surveiller les deux comportements qui sont déjà prévus, le feu rouge puis le...

M. Grandmont : Puis la vitesse.

Mme Guilbault : ...puis la vitesse, c'est ça. Alors donc, on ne dispose pas, actuellement, de moyens technologiques pour d'autres infractions, mais, si un jour c'est le cas, on va pouvoir les ajouter par règlement; des infractions qui existent déjà par ailleurs, là, qui sont déjà des choses qui sont interdites, là. L'idée, avec le règlement, ce n'est pas d'inventer des nouvelles affaires sorties de nulle part, puis tout ça, là, on s'entend, mais... mais c'est ça.

M. Grandmont : Mais je vous comprends bien, mais... mais identifier un interblocage ou le non-respect d'un feu... d'une flèche verte comme 364, là, ça se... ça se vérifie avec une photo, en fait, ça aussi. Puis on a déjà des

appareils qui sont situés aux intersections. Est-ce qu'il y a quelque chose qui, dans la technologie, nous empêche de constater des infractions pour 364 et 366?

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Donc, je crois que, compte tenu de l'heure, nous allons suspendre nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 30)