



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 27 mars 2024 — Vol. 47 N° 48**

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 (8)

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

---

**2024**

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

**Le mercredi 27 mars 2024 — Vol. 47 N° 48**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault

M. Monsef Derraji

M. Etienne Grandmont

Mme Agnès Grondin

M. Mathieu Lemay

Mme Catherine Blouin

Mme Audrey Bogemans

M. François St-Louis

\* Mme Amélie Morin-Verville, ministère des Transports et de la Mobilité durable

\* M. Laurent Toupin, idem

\* Mme Annie Plourde, Société de l'assurance automobile du Québec

\* Mme Lyne Vézina, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 27 mars 2024 — Vol. 47 N° 48

**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 (8)**

*(Onze heures vingt et une minutes)*

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

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

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

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. Montigny (René-Lévesque) est remplacé par M. St-Louis (Joliette); et Mme Dufour (Mille-Îles) par Mme Setlakwe (Mont-Royal—Outremont).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la secrétaire. Lors de l'ajournement de nos travaux, hier, l'article 31 amendé venait d'être adopté. Je vous rappelle que l'étude des articles 12 et 23 sont suspendus et que les articles 32 et 35 sont adoptés.

Et, avant de débiter à l'article, je crois qu'il y a un amendement introduisant un article à 31.1, je crois comprendre. Exactement. Et je vous laisse la parole, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Merci, M. le Président, en vous souhaitant un bon anniversaire, si je ne m'abuse.

**Des voix :** ...

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

**Mme Guilbault :** Bien oui, c'est laïque, ça, bonne fête.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, tout le monde. Bonne journée.

**Mme Guilbault :** C'est laïque puis c'est en français. On est corrects.

**Le Président (M. Jacques) :** On va essayer de travailler dans le calme et l'allégresse comme on a fait hier. Je pense qu'on a eu une belle journée, donc, si on peut continuer de cette façon... Et donc, Mme la ministre, pour l'amendement introduisant l'article 31.1.

**Mme Guilbault :** Oui. Donc, article 31.1 : Insérer, après l'article 31 du projet de loi, le suivant :

31.1. L'article 36 de la Loi sur la justice administrative est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Elle est également chargée de statuer sur les recours visés au paragraphe 6° de l'annexe IV portant sur des sanctions administratives pécuniaires.»

En commentaire : Il est proposé de modifier l'article 36 de la Loi sur la justice administrative afin de prévoir que la section des affaires économiques du Tribunal administratif du Québec sera chargée de statuer sur les recours formés en vertu du paragraphe 1° de l'article 573.15 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 16 du projet de loi tel qu'amendé.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'introduction de l'article 31.1? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Je ne sais pas si on est dans la même logique qu'hier, mais hier, on parlait de laisser les sanctions larges. On ne parlait pas de sanctions administratives. Aujourd'hui, on parle de sanctions pécuniaires. Est-ce que c'est voulu?

**Mme Guilbault :** Je ne suis pas sûre de comprendre la question.

**M. Derraji :** Bien, en fait, hier, on parlait de... que les sanctions vont... Elle est également chargée de statuer sur les recours visés au paragraphe portant sur des sanctions administratives pécuniaires.

**Mme Guilbault :** C'est les SAP.

**M. Derraji :** Oui. Désolé.

**Mme Guilbault :** C'est la section sur les SAP.

**M. Derraji :** Je l'ai mal lu.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement introduisant l'article 31.1? Donc, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, article 33.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** 31.2? Donc, Mme la ministre, article introduisant l'article 31.2.

**Mme Guilbault :** Il est là. Bon, alors, article 31.2 : Insérer, après l'article 31.1 du projet de loi tel qu'amendé, le suivant :

31.2. L'article 37 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Toutefois, les recours formés en vertu du paragraphe 1° de l'article 573.15 du Code de la sécurité routière sont instruits et décidés par un membre seul qui est avocat ou notaire.»

Il est proposé de modifier l'article... En commentaire, pardon : Il est proposé de modifier l'article 37 de la Loi sur la justice administrative pour tenir compte des amendements proposés à l'article 16 du projet de loi. En raison de la volumétrie anticipée et du faible niveau de complexité des dossiers, les recours formés en vertu du paragraphe 1° de l'article 573.15 du Code de la sécurité routière pourront être entendus par un membre seul, avocat ou notaire. Il s'avère en effet que la double expertise, par exemple, juriste et médecin ou juriste et travailleur social, n'est pas nécessaire par les... pour les sanctions administratives pécuniaires en matière de systèmes de détection.

**Le Président (M. Jacques) :** ...des interventions sur l'article 31.2... introduisant l'article 31.2? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, l'article 31.3.

**Mme Guilbault :** Article 31.3 : Insérer, après l'article 31.2 du projet de loi tel qu'amendé, le suivant :

31.3. L'article 97 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le paragraphe 2° du deuxième alinéa et après «Loi sur l'aide aux personnes et aux familles», de «et par le ministre des Transports, sur le Fonds de la sécurité routière».

En commentaire : Il est proposé de modifier l'article 97 de la Loi sur la justice administrative pour spécifier que la ministre des Transports et de la Mobilité durable pourra virer, via le Fonds de la sécurité routière, des sommes directement au fonds du Tribunal administratif du Québec. Les coûts d'opération du TAQ pour entendre les recours en contestation seront donc assumés par le fonds, le Fonds de la sécurité routière, au même titre que ceux des autres partenaires impliqués dans l'exploitation des systèmes de détection et le traitement des infractions et des manquements.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur 31.3? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** ...une question. Sur le Fonds de la sécurité routière, qui siège... Juste pour nous rafraîchir un peu la mémoire, c'est qui, les membres qui le... qui sont dedans, qui siègent sur le fonds? Est-ce qu'il est géré par... C'est indépendant? Est-ce que...

**Mme Guilbault :** Ma collègue peut venir expliquer la composition du comité.

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

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

En fait, le Fonds de la sécurité routière, il y a... En fait, je pense que ce que vous voulez parler, c'est le comité consultatif.

**M. Derraji :** Oui. Ça, c'est l'article 12, je pense.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** L'article 12 du...

**M. Derraji :** Oui, je pense.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Du projet de loi?

**M. Derraji :** 12.39.2. C'est le comité de sept membres.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui, la loi sur...

**M. Derraji :** Oui, le comité de sept membres qui recommande au ministre comment utiliser les sommes portées au fonds.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui. C'est des membres de la Table québécoise de la sécurité routière qui ont été identifiés pour conseiller le ministre pour l'utilisation des sommes qui sont versées au FSR.

**M. Derraji :** OK. Et c'est ce comité qui oriente l'utilisation des fonds de la sécurité routière?

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Bien, ils font des recommandations sur l'utilisation des sommes. Le comité est actif, notamment, là, pour le programme d'aide du Fonds de la sécurité routière, donc, qui a quand même des modalités, là, le programme, mais ils sont consultés, là, au niveau du PAFFSR, là, le programme d'aide. Là, on parle des dépenses associées au Programme québécois de contrôle automatisé, donc toutes les dépenses associées à l'exploitation, à l'utilisation des appareils qui sont remboursées à même le Fonds de la sécurité routière.

**M. Derraji :** Utilisation d'appareils? Désolé, je ne vous suis pas.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Bien, en fait, toutes les dépenses associées à l'utilisation des appareils, en ce moment, les ententes dans le cadre du projet pilote de coopération municipale, les policiers, le matériel pour l'utilisation des appareils, c'est remboursé. L'exploitation inclut aussi le traitement des infractions. Donc, toutes les dépenses associées à ça sont assumées, en fait, par le Fonds de la sécurité routière.

**M. Derraji :** OK... sont payées par ce fonds?

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

**M. Derraji :** Et est-ce qu'on a une idée sur les montants récoltés dans ce fonds, comment ils sont partagés?

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Vous voulez dire le...

**M. Derraji :** En termes de dépenses administratives pour le matériel et en termes de sécurité routière, les recommandations du comité.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Bien, en fait, les dépenses sont entièrement assumées par le fonds.

**M. Derraji :** À 100 %?

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Donc, ça, c'est... ce n'est pas une recommandation, là. C'est vraiment... Tout ce qui est associé aux radars photo sont entièrement assumés par le FSR. C'est une question aussi d'autofinancement, donc. Au niveau du partage, pour ce qui va au programme d'aide du Fonds de la sécurité routière, ce qui va aussi... Il y a une question d'excédents, là, en vertu des... encore du projet pilote de coopération municipale. Il y a des ententes qui ont été signées, donc il avait été déterminé qu'une partie des montants... des excédents, en fait, du Fonds de la sécurité routière serait versée aux municipalités qui participent au programme. Donc, il y a une formule qui avait été déterminée à l'époque, là, et donc il y a de l'argent qui est associé à ça. Donc, le rôle du comité en tant que tel, c'est beaucoup dans le programme d'aide du Fonds de la sécurité routière.

**M. Derraji :** OK. C'est là où il donne des orientations. Est-ce que ça touche, par exemple, la sécurisation d'endroits, systèmes de détection, ces...

• (11 h 30) •

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Bien, en fait, le programme d'aide, il y a des... il y a des volets qui sont associés. Aménagement du territoire en est un, là. Je ne m'aventurerai pas trop dans tout. Mais...

**M. Derraji :** OK. Il n'y a pas de problème. C'est bon.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Mais effectivement, donc, il y a des projets qui sont soumis. Et le comité est consulté, là, pour... dans ce cadre-là.

**M. Derraji :** OK. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Donc, est-ce que l'amendement 31.3 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, l'amendement introduisant l'article 31.4.

**Mme Guilbault :** Oui, merci, M. le Président.

**M. Derraji :** ...de lire doucement, parce que j'essaie de suivre, mais votre débit, il est très élevé. Je me sens faible devant... suivre votre débit. Donc, si on peut juste le lire doucement, s'il vous plaît, si ça ne vous dérange pas. Merci.

**Mme Guilbault :** Parfait. Je vais m'ajuster à votre oreille.

**M. Derraji :** Mais j'essaie d'appliquer les deux, lire et écouter, mais...

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, en passant, on a transmis des nouveaux amendements, jusqu'à 62, je pense, donc, si les collègues veulent en prendre connaissance à l'avance pour la suite de la journée.

**M. Derraji :** OK. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Mme la ministre, 31.4.

**Mme Guilbault :** Oui. Donc, 31.4 : Insérer, après l'article 31.3 du projet de loi tel qu'amendé, le suivant : 31.4. L'annexe IV de cette loi est modifiée par l'insertion, dans le paragraphe 6° et après «l'article 560», de «et du paragraphe 1° de l'article 573.15».

En commentaire : Il est proposé de modifier l'annexe IV de la Loi sur la justice administrative afin d'y ajouter les recours formés en vertu du paragraphe 1° de l'article 573.15 du Code de la sécurité routière en matière de sanctions administratives pécuniaires imposées à la suite de manquements constatés au moyen d'un système de détection. Cette annexe identifie l'ensemble des recours traités par la section des affaires économiques.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'amendement introduisant l'article 31.4? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 33.

**Mme Guilbault :** Avec un amendement, oui, c'est ça. Donc, article 33, l'article 12.39.1 de la Loi sur le ministère des... En fait, il y avait un titre, au départ.

**Le Président (M. Jacques) :** Pardon?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Il n'est pas sur le Greffier? Ah! bien, on peut attendre un petit peu.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, il y a un à amendement à 33?

**Mme Guilbault :** Oui.

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

**Mme Guilbault :** Bien, je vais commencer, je vais lire l'article, puis on aura l'amendement par la suite. Donc, je recommence.

Loi sur le ministère des Transports... Article 33 : L'article 12.39.1 de la Loi sur le ministère des Transports est modifié :

1° par le remplacement, dans le paragraphe 1.1°, de «cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «système de détection au sens de l'article 4 de ce code»;

2° par l'insertion, après le paragraphe 1.2°, des suivants :

«1.2.1° le montant perçu des sanctions administratives pécuniaires imposées en vertu de l'article 573.2 de ce code;

«1.2.2° les frais administratifs perçus pour l'application du régime de sanctions administratives pécuniaires en vertu du deuxième alinéa de l'article 573.30 de ce code;»;

3° par le remplacement, dans le paragraphe 1.3°, de «cinémomètre photographique ou à un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «système de détection».

En commentaire : L'article 33 du projet de loi modifie l'article 12.39.1 de la Loi sur le ministère des Transports afin de prévoir que le montant perçu des sanctions administratives pécuniaires et les frais administratifs relatifs à ces sanctions sont portés au crédit du Fonds de la sécurité routière, en concordance avec le remplacement au Code de la sécurité routière des expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges». Ces expressions sont remplacées par l'expression «système de détection», tel que cette notion est définie par l'article 4 du CSR.

**Le Président (M. Jacques) :** L'amendement.

**Mme Guilbault :** Et l'amendement à l'article 33 : Remplacer le paragraphe 1° de l'article 33 du projet de loi par le suivant :

1° dans le paragraphe 1.1° :

a) par la suppression de «des articles 509 et 516 à 516.2»;

b) par le remplacement de «constatée par une photographie ou une série de photographies prises au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par «constatée au moyen d'une photographie ou d'une série de photographies prises par un système de détection au sens de l'article 4 de ce code».

En commentaire : L'amendement propose de modifier l'article 33 du projet de loi, qui modifie l'article 12.39.1 de la Loi sur le ministère des Transports, afin de permettre que toutes les amendes perçues en vertu du Code de la sécurité routière pour des infractions constatées au moyen d'un système de détection soient portées au crédit du Fonds de la sécurité routière, peu importe en vertu de quelles dispositions de ce code elles ont été perçues.

Il vise également à remplacer les expressions «cinémomètre photographique» et «systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges» par celle de «système de détection», en concordance avec le remplacement de ces expressions qui a été fait au CSR.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 33? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Maintenant, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 33 amendé? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 33 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 34.

**Mme Guilbault :** Article 34. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.39.2, du suivant :

«12.39.3. Le ministre des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec concluent une entente aux fins du remboursement des dépenses engagées pour l'application du régime de sanctions administratives pécuniaires prévu au chapitre I.1 du titre X du Code de la sécurité routière sur les sommes portées au crédit du fonds.»

En commentaire : L'article 34 du projet de loi habilite le gouvernement et la SAAQ à conclure une entente pour le remboursement des dépenses engagées par elle pour l'administration du régime de sanctions administratives pécuniaires.

Et l'amendement : À l'article 12.39.3...

**Des voix :** ...

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

*(Suspension de la séance à 11 h 37)*

*(Reprise à 11 h 41)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de notre suspension, Mme la ministre s'apprêtait à déposer un amendement à l'article 34. Mme la ministre, l'amendement à l'article 34.

**Mme Guilbault :** Oui, à l'article 34, oui. À l'article 12.39.3 de la Loi sur le ministère des Transports, proposé par l'article 34 du projet de loi :

1° remplacer «sur les sommes portées au crédit du fonds» par «. Ces sommes sont portées au débit du fonds»;

2° insérer, à la fin, l'alinéa suivant :

«Les sommes versées à une municipalité suivant une entente conclue conformément à l'article 519.81 de ce code sont également portées au débit du fonds.»

En commentaire : L'amendement propose une modification de forme à l'article 34 du projet de loi. Il propose aussi de préciser que la source de financement des ententes visées à l'article 519.81 du Code de la sécurité routière, proposée par l'article 12 du projet de loi tel qu'amendé, sera le Fonds de la sécurité routière.

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

**M. Derraji :** Oui, merci. Donc, c'est ce qui a été expliqué tout à l'heure. Donc, les ententes avec les municipalités et tout... Il y a une source de revenus maintenant... bien, maintenant, même le... C'est le cas maintenant aussi? C'est le Fonds de la sécurité routière? C'est juste... on le précise dans la loi? Est-ce que j'ai bien compris?

**Mme Guilbault :** Oui, oui.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. M. le député de Taschereau, pas d'intervention? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 34? Donc, est-ce que l'article... l'amendement à l'article 34 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Nous revenons à l'article 34 amendé. Est-ce qu'il y a des interventions? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 34 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 36. Oui, M. le...

**M. Grandmont :** ...34.1.

**Le Président (M. Jacques) :** 34.1? Donc, est-ce que nous avons reçu l'amendement introduisant l'article 34.1? Nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 11 h 43)*

*(Reprise à 11 h 46)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, le député de Taschereau était à déposer un amendement introduisant l'article 34.1. M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, permettez-moi de vous souhaiter, moi aussi, un très, très joyeux anniversaire.

Oui, on est donc dans la loi sur... qui modifie la Loi sur le ministère des Transports, et il nous semblait très opportun de ramener un enjeu qui touche les transports actifs sur les routes qui appartiennent au ministère des Transports et aussi de produire... l'idée d'avoir un bilan.

Donc, je vais vous lire l'article, là. Donc, 34.1 : Insérer, après l'article 34 du projet de loi, le suivant :

34.1. L'article 3 — évidemment, je réfère au ministère des Transports — de cette loi est modifiée par l'insertion, après le sous-paragraphe m, des sous-paragraphe suivants :

«n) veiller à promouvoir le transport actif sur les routes lui appartenant;

«o) produire un bilan triennal qui sera déposé à l'Assemblée nationale présentant le suivi des actions en matière de sécurité routière découlant du plan d'action en sécurité routière.»

Donc, d'abord, je vais y aller avec les explications, là. Sur le point n, là, «veiller à promouvoir le transport actif sur les routes lui appartenant», c'est un débat qui a déjà fait beaucoup la manchette. Évidemment, le ministère des Transports possède un très, très grand nombre de kilomètres de routes régionales, nationales sur l'ensemble du territoire québécois, et il y a... ces routes-là traversent souvent des municipalités. C'est souvent même la route principale, le chemin principal de ces municipalités-là. Il y a eu plusieurs cas dans lesquels on se rend compte que, finalement, le ministère des Transports ne met pas en place lui-même les aménagements de transport actif, donc les trottoirs, les aménagements cyclables, qui permettraient de sécuriser le déplacement de la population sur cette... sur cette route à numéro, on va l'appeler comme ça, souvent à l'intérieur, comme je le disais, d'une centralité, une collectivité, un village ou une petite municipalité.

Dans un monde idéal, j'aurais été... Puis j'ouvre la discussion quand même parce que peut-être que Mme la ministre aura de l'intérêt là-dessus. La meilleure façon, pour moi, de le faire, ça aurait été d'aller ouvrir la Loi sur la voirie. La Loi sur la voirie n'est pas inscrite aux... elle n'est pas ouverte, en fait, dans le projet de loi n° 48. Et ce qu'on voulait faire, c'était, tel que le suggérait notamment Piétons Québec mais aussi Vivre en Ville, Pas une mort de plus, je pense, aussi... ce qu'on aurait aimé aussi, c'est de modifier la Loi sur la voirie pour intégrer les trottoirs et les voies cyclables dans la définition de «route».

Parce qu'actuellement, dans la Loi sur la voirie, le ministère des Transports a, dans le fond, dans sa mission qui réfère à la Loi de la voirie... doit s'occuper de ses infrastructures. Les infrastructures du ministère des Transports,

c'est essentiellement les ponceaux, les viaducs, les routes, les... pas les belvédères, les réverbères sont nommés, nommément, dans la Loi sur la voirie, mais les trottoirs et les aménagements cyclables, ce n'est pas nommé dans la Loi sur la voirie. Ce n'est juste pas nommé et c'est ce qui fait que le ministère des Transports n'a pas l'obligation de s'occuper de ces aménagements-là, de ces infrastructures-là, ni de, donc, la construction de ces infrastructures-là, ni de leur entretien. Et c'est pour ça qu'on se retrouve dans un régime où, finalement, c'est les municipalités qui doivent construire ces infrastructures de transport actif, qui doivent les entretenir, aussi, et que le ministère des Transports, dans le fond, crée des programmes pour appuyer les municipalités dans le déploiement puis l'entretien de ces infrastructures-là.

Bon, on l'a déjà dit à plusieurs reprises, les programmes qui sont créés ne sont pas suffisants pour couvrir, je pourrai y revenir tantôt, là, les frais, là, liés, notamment la construction, mais, en plus, il n'y a pas de frais... il n'y a pas d'aide gouvernementale financière pour être capable d'entretenir, non plus, ces infrastructures-là, ce qui fait qu'on se retrouve, quand on a des trottoirs, par exemple, dans certaines municipalités, qui sont sur le réseau municipal... Ça aussi, ça, c'est un autre enjeu, mais, en ce qui concerne le ministère des Transports, donc, sur des routes qui appartiennent au MTQ, au MTMD, bien, souvent, ces trottoirs-là ne sont pas déneigés. Je suis persuadé que mes collègues de la partie gouvernementale doivent connaître plusieurs de ces exemples-là où, finalement, le trottoir n'est pas déneigé l'hiver, parce que ça a un certain coût puis que les budgets des municipalités ne sont pas si grands que ça, et donc on préfère, par manque de moyens, bien, couper sur une dépense d'entretien du réseau de transport actif, bien évidemment, au péril de la sécurité des gens qui circulent, évidemment. Et, en même temps, je comprends, là, c'est comme... on fait des choix difficiles, puis des fois, bien, c'est la seule solution qui s'impose. Donc, voilà. Donc, ça, c'est le premier point.

• (11 h 50) •

Ce que j'aurais aimé... Puis, encore une fois, si Mme la ministre est ouverte à ouvrir la Loi sur la voirie, je pourrais retirer, là, cette partie-là, là, de l'amendement que je propose pour aller plutôt modifier la Loi sur la voirie, mais évidemment ça se fera avec le consentement, là, de la partie gouvernementale, évidemment. Autrement, bien, c'est ce qu'on propose dans le cadre de l'ouverture... dans le cadre du projet de loi, c'est ce que je propose, c'est, à tout le moins, à veiller... de veiller à promouvoir le transport actif sur les routes lui appartenant. Ça, c'est plein de mesures, ça peut passer par des programmes qu'on va améliorer. On parle souvent du TAPU, du programme, du Fonds de sécurité routière, on parle aussi... J'ai eu une discussion, il n'y a pas longtemps, avec les... du personnel, là, du ministère des Transports et de la Mobilité durable. D'ailleurs, j'en profite pour remercier la ministre, là, sur ce briefing technique là qu'on a eu récemment, à l'effet de pouvoir...

**Mme Guilbault :** ...

**M. Grandmont :** Pardon?

**Mme Guilbault :** ...régional?

**M. Grandmont :** Oui, le régional. Bien, en fait, c'est régional solidaire, en fait, en ce qui nous concernait, mais donc on a eu Laval, Montréal, Sherbrooke, puis le général, aussi, quelques informations. Mais c'est la première fois qu'on avait un briefing technique sur les annonces à venir pour les projets routiers à venir, donc je l'apprécie. C'est vrai que ça donnait encore une fois une occasion de poser des questions, de bien comprendre la mécanique derrière, donc ça nous permettra, nous aussi, d'être meilleurs, éventuellement, sur ces enjeux-là puis d'avoir des échanges constructifs avec la ministre. On fait le même travail, essayer de la rendre meilleure à travers nos questions puis nos critiques. On essaie de monter le débat, tout le monde. C'est ça, l'objectif. Mais donc c'est ça, à tout le moins, là, la modification qu'on propose, c'est... dans le cadre du PL n° 48, c'est modifier la Loi sur le ministère des Transports pour que le transport actif, là, soit au moins promu par le ministère des Transports. Mais, comme je le dis, si la ministre a de l'ouverture, changeons ce qu'il y a dans le... dans la Loi sur la voirie, mais ça va devoir se faire avec son consentement.

Par ailleurs, je me permets d'enchaîner sur le point o, qui est une proposition que je fais à la ministre, de produire un bilan triennal, donc aux trois ans, qui serait déposé à l'Assemblée nationale pour présenter le suivi des actions en matière de sécurité routière qui découlent de son plan de sécurité routière. Je n'ai pas tiré ça, là, de mon chapeau, je vous dirais. J'ai travaillé avec votre collègue aux Affaires municipales quand on a révisé ensemble la loi sur les... la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, et, à l'intérieur de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, c'est une disposition que j'avais fait ajouter à la loi, dans laquelle on disait, là, à l'article 74 : «Le ministre produit, tous les quatre ans, un bilan national de l'aménagement du territoire qui contient :

«1° un état de situation de l'aménagement du territoire québécois; et

«2° une reddition de comptes sur l'atteinte des cibles gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.»

L'objectif, c'est que... puis ce n'est pas de faire du dédoublement sur ce que la SAAQ produit déjà annuellement. La SAAQ produit un bilan de sécurité routière, c'est fort utile, on s'en sert, la ministre s'en sert, évidemment. On essaie de partir de là pour améliorer le bilan routier, mais il y a beaucoup de choses, en termes de sécurité routière, il y a beaucoup d'aspects de la sécurité routière qui ne sont pas touchés par la SAAQ, qui ne font pas partie du bilan. Et la preuve est qu'effectivement aujourd'hui nous discutons d'un projet de loi qui vise à améliorer la sécurité routière, donc le législateur, la ministre a un rôle complémentaire à celui de la SAAQ. Et ce qu'on propose, en fait, c'est qu'on a un bilan, à tout le moins, en trois ans pour être capables de revenir voir, bien, dans le plan de sécurité routière, là, qu'on a, là, est-ce qu'on a atteint tous les objectifs, oui, non, puis qu'est-ce qu'il y a à améliorer

pour viser toujours, bien, zéro blessé grave et zéro décès sur les routes. L'objectif est de se donner un moyen, une contrainte, en fait, là, parce qu'on passe à travers la loi, pour que la ministre et les personnes qui lui... qui vont lui succéder, bien, aient cette obligation de revenir vers le public puis de viser toujours l'excellence en termes de sécurité routière.

Donc, c'est un peu le sens de cette... de notre amendement, deux aspects. Le premier, la sécurisation des transports actifs sur les routes, qui appartient au MTMD. Mais, je le rappelle, si Mme la ministre a de l'ouverture à ouvrir la Loi sur la voirie, je pense que la vraie bonne façon de le faire, ce serait ça. Mais, à tout le moins, nous proposons, à tout le moins, de proposer, là, de promouvoir le transport actif sur les routes qui lui appartiennent. Et puis sinon, bien, l'idée d'un plan triennal pour faire un bilan à tous les trois ans de la sécurité routière, pour voir qu'est-ce que le gouvernement, qu'est-ce que le... qu'est-ce que les membres, les parlementaires peuvent faire, le législateur peut faire pour améliorer le bilan en complément de ce qui est déjà fait au niveau de la SAAQ.

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

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, très intéressant, ce que mon collègue de Taschereau amène comme discussion. Deux points importants, à savoir le transport actif, et appelons ça une espèce de reddition de comptes, ou, en tout cas, une mise à jour, ou une diffusion des actions en matière de sécurité routière. Par contre, je ne suis pas certaine que ni l'un ni l'autre a sa place, nécessairement, dans la loi, mais...

Parce que, tu sais, comme... le transport actif sur les routes nous appartenant, bien qu'on ait beaucoup de kilomètres de route verte, et tout ça, il y a quand même beaucoup d'autoroute aussi. Donc, peut-être, le transport actif, instinctivement, ce n'est pas nécessairement sur le réseau supérieur, bien qu'on en fasse sur les réseaux supérieurs, mais il y en a beaucoup sur le réseau municipal aussi, mais... Mais, comme je le dis souvent, un gouvernement parle aussi par ses actions, ses programmes, ses investissements, ses décisions, et, dans le Plan d'action de la sécurité routière, on le sait, on a une bonification de 68 millions du TAPU, qui est un programme qui permet des aménagements en périmètre urbain. On avait le Véloce III, je pense, qu'on... avec lequel on a financé des aménagements pour le transport actif. On a le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière aussi. Quand on dit, là, les fonds dont on parle qui nous permettent de réinvestir en sécurité routière, entre autres, on finance... on finance des aménagements qui nous permettent d'avoir de la mobilité active. Donc, le ministère est résolument engagé pour favoriser la mobilité active, donc je veux en assurer mon collègue et le réitérer au micro.

Pour ce qui est du suivi des actions en matière de sécurité routière, c'est sûr que, là, un bilan en trois ans, dans la mesure où on est en 2024 et que le plan d'action va jusqu'en 2028, ça supposerait une reddition de comptes, du moins, sur ce plan-là. Parce qu'en 2028, je ne crois pas être encore ministre des Transports, bien qu'on ne sait jamais l'avenir, M. le Président, donc on ne sait pas exactement ce qui va arriver après 2028. Mais pour ce qui concerne mon plan, ici, qu'on a fait, moi, je m'engage à rendre compte... Puis d'ailleurs, de toute façon, il est fait d'une manière... je l'avais déjà dit, il est fait avec des échéanciers. Donc, tu sais, c'est facile, là, moi... Puis moi-même, je le suis beaucoup, là. Vous pouvez demander combien de questions je pose, d'ailleurs, à mes divers SMA, au quotidien, sur une foule de choses. Mais, tu sais, ces dates-là, je les suis. Alors, tout ce qui était supposé se faire en 2023 a été fait. On est en train de débiter 2024, 2025, 2026, 2027, 2028. Donc, ce sera fait, je tiens à en rassurer mon collègue.

Mais c'est sûr qu'à tout moment on peut nous demander, nous, un suivi, tu sais, que ce soient les journalistes... que ce soit des collègues, d'abord, ici, au sein du Parlement, que ce soient des journalistes, que ce soient des partenaires. Des fois, mon ami, ici, parle beaucoup avec nos partenaires en sécurité routière. Donc, mon cabinet, mon ami étant mon conseiller politique... donc, mon cabinet, par extension, on échange beaucoup, beaucoup, beaucoup, et moi aussi, avec les divers partenaires. Donc, à tout moment, là, on peut avoir des discussions, mais comme je le dis, puis c'est important pour moi, ce plan-là a été fait d'une manière qu'on puisse suivre très clairement, sous-mesure par sous-mesure, l'échéancier et le livrable de façon très claire, ce qui en facilite justement, un peu, le suivi littéralement au quotidien, là, ou du moins d'année en année.

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

**M. Grandmont :** Oui. Bon, d'abord sur le bilan, bon, d'abord, vous me faites remarquer que, dans le bilan de... dans le Plan d'action en sécurité routière, il n'y a aucune action prévue pour faire l'évaluation du Plan d'action en sécurité routière. Je vous ai déjà parlé à plusieurs reprises, là, de la Vision Zéro. On me dit que le Plan d'action en sécurité routière est inspiré de la Vision Zéro. Il y a... Dans les principes qui soutiennent la Vision Zéro, il y a cinq e, je ne m'en souviendrai peut-être pas par coeur ce matin, là, mais il y a «enforcement», là, donc la répression, les policiers, les contrôleurs routiers qui sont sur les routes; il y a l'encouragement, donc la sensibilisation; il y a l'éducation à la population; il y a les aménagements... je ne me souviens plus c'est quoi, le terme, en anglais, qui est utilisé; puis il y en a un qui est superimportant, qui est l'évaluation, l'évaluation et la planification. Bon, on a fait une planification. Ça, c'est bien, c'est parfait, mais il faut faire une évaluation aussi.

Parce que la Vision Zéro, qui, je le rappelle, est le meilleur système de sécurité routière dans le monde, jusqu'à ce jour, c'est la stratégie de sécurité routière qui a donné le plus de résultats positifs. C'est la stratégie qui permet d'obtenir les meilleurs bilans routiers, la meilleure réduction du nombre de blessés graves et de décès sur les routes. C'est un processus en continu. C'est comme... un peu comme la Loi sur la santé et la sécurité au travail, on se donne pour objectif d'avoir zéro blessé grave et zéro décès sur les milieux de travail. Je ne sais pas si, de mémoire, c'est écrit dans la loi, mais c'est un objectif qu'on poursuit à long terme, et donc on doit l'avoir, évidemment, aussi,

comme perspective dans la sécurité routière. C'est la même chose, mais il faut être capable de faire de l'évaluation pour faire de l'amélioration. S'il n'y a pas d'évaluation qui est faite... Puis même, au terme de 2028, en fait, je ne le vois pas, là, qu'il y a... à moins que je me trompe. Peut-être que la ministre me dira qu'il est déjà prévu un processus, là, de reddition de comptes, d'évaluation et de reddition de comptes, un bilan, donc, en 2028, pour lequel... En tout cas, on ne l'a pas inscrit, on n'a pas pris la peine, je pense, là, de l'inscrire dans le Plan d'action en sécurité routière.

• (12 heures) •

Donc, moi, ce que je propose, en fait, c'est que, d'une part, bien, on ait ce processus-là qui soit inscrit dans la loi. Il réfère à un plan d'action en sécurité routière, donc aussi, ce qui est intéressant, c'est qu'on vient donner à Mme la ministre... on vient donner à Mme la ministre, bien, une opportunité de venir rendre compte des améliorations qui sont faites, du bilan qui s'améliore ou pas puis, après ça, des moyens à mettre en oeuvre, évidemment, pour le faire, mais aussi, surtout, puis c'est elle-même qui a abordé la question, aux personnes qui suivront... qui la suivront à la tête du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Je suis content des pas qu'on fait avec Mme la ministre, là, sur la... Tu sais, elle a écouté une partie de la population qui voulait que ça s'améliore sur les routes. Elle a fait un plan d'action, on est en train de discuter d'un projet de loi sur la sécurité routière. C'est une bonne chose, mais il y a eu des longues périodes aussi, où il ne s'est rien fait en sécurité routière, au Québec, et très, très, très longues périodes. Comment, donc, trouver une façon que la sécurité routière demeure toujours une préoccupation, une priorité parmi d'autres, mais une priorité quand même, des gens qui vont suivre à la tête du ministère des Transports et de la Mobilité durable, Mme la ministre? Bien, je pense que c'est en rappelant qu'il faut qu'il y ait un bilan qui soit fait à tous les trois ans... ça peut être aux quatre ans, là, si c'est pour l'accommoder, puis que ce soit raccord avec le Plan d'action de sécurité routière. Ça ne me dérange pas, on peut... je suis bien négociable sur le nombre d'années. Comme je vous disais tantôt, je pense que, dans le projet de loi sur le... dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, c'est quatre ans. C'est quatre ans qu'on avait fait inscrire avec votre collègue aux Affaires municipales. Donc, ça peut être aux quatre ans, là, ça ne me dérange pas, mais il faut s'assurer que cette priorité-là ne tombe pas entre deux ministres intéressés par la question de la sécurité routière. On est d'accord, je suis sûr, Mme la ministre et moi, qu'il faut que ça aille vers l'avant, puis qu'on soit en processus d'amélioration continue, puis qu'on vise zéro accident grave et mortel sur les routes.

Donc, je dirais ça, d'abord, sur le bilan puis j'aimerais ça avoir une discussion spécifiquement là-dessus. Moi, je veux que ça dure dans le temps. C'est un beau legs. C'est un beau legs à faire à la personne qui lui suivra puis aux personnes qui suivront, ensuite, à la tête du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Puis, comme je le disais tantôt, ça existe dans d'autres lois actuellement, au Québec. Il n'y a rien de farfelu là-dedans. On peut négocier, évidemment, la façon de l'écrire puis aussi l'intervalle à l'intérieur duquel on doit réaliser ça, mais c'est une opportunité très intéressante puis c'est un legs qu'on donne aux ministres qui suivront à la tête du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

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

**Mme Guilbault :** Oui, bien, juste un petit mot pour remercier le collègue de Taschereau de saluer l'action proactive de notre gouvernement en matière de sécurité routière, après des périodes plus ou moins inertes, puis l'assurer aussi, là, tu sais, vraiment, de toute ma volonté partagée avec lui que le suivi puisse se faire de manière assidue et concrète, là, tu sais, pas juste des bilans, tu sais, des rapports de phrasages qui ne veulent à peu près rien dire des fois, là, vraiment des suivis précis. Puis c'est pour ça que j'ai mis des échéanciers avec des livrables très précis, tu sais, le prochain étant... Bien, vous voyez, je regarde ici, là, en tout cas, il y a toutes sortes de choses, là, tu sais, les fameuses consultations sur la zone scolaire, la mise à jour du guide, 2024, on est là-dedans cette année, et il y a aussi les bilans de la SAAQ.

Parce que, quand on parle de la Vision Zéro, tu sais, ultimement, ce qu'on veut, c'est améliorer la sécurité puis que ça ait une répercussion sur le bilan. Et le bilan routier, le bilan des accidents, des décès sur nos routes, se fait annuellement par la SAAQ. Donc, ce bilan-là va continuer de se faire. Ce n'est pas le seul indicateur, tu sais. Il ne faut pas penser que c'est la seule façon de mesurer les fruits du travail.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, exactement. Donc, alors, c'est ça, il ne faut pas... Ce n'est pas nécessairement la seule mesure, parce qu'il reste que le plan d'action, si... par exemple, parle des bonifications du TAPU, il y a plus de gens qui font du vélo, il y a plus de gens qui vont à l'école à pied et qui prennent des marches. Ça ne se reflétera pas nécessairement dans le bilan de la SAAQ, mais ça va être une bonne chose néanmoins, à la fois pour la sécurité puis pour la santé des gens. Mais il reste que ce bilan-là, qui est quand même assez détaillé, là... Tu sais, sur le site de la SAAQ, il y a une foule de statistiques qui est mesurée chaque année. Le dernier, d'ailleurs, vient de sortir... ou, en tout cas, un des bilans annuels vient de sortir il n'y a pas longtemps. Alors donc, c'est ça, et, jusqu'en 2026 du moins, le collègue pourra même s'adresser directement à moi, s'il veut que je lui fasse des suivis de mon plan avec les échéanciers.

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

**M. Grandmont :** Bien, je ne pensais pas avoir à répéter ce que j'ai dit au départ, dans mon introduction. Évidemment, la SAAQ fait les bilans de sécurité routière, évidemment, mais c'est une responsabilité qui est partagée.

Le législateur a un rôle important à jouer. La preuve, nous sommes en train de mettre à jour la loi... en fait d'étudier un projet de loi qui va venir modifier différentes lois pour avoir un impact positif sur la sécurité routière. C'est deux choses séparées. Il y a un bilan annuel de la SAAQ... doit continuer d'exister, évidemment, je suis d'accord avec Mme la ministre là-dessus, puis il pourrait être encore plus étoffé, encore plus précis, mieux ventilé, encore plus d'informations. Ça, c'est une autre chose, mais ça va demeurer utile, mais le législateur a un rôle à jouer. La ministre des Transports ou le ministre des Transports et de la Mobilité durable a un rôle à jouer.

Puis là on refuse de dresser un bilan à tous les trois ou quatre ans, là. On propose trois ans, mais ça pourrait être quatre. On refuse de dresser un bilan à l'intérieur... un bilan de sécurité routière à l'intérieur des compétences de la ministre. J'ai de la misère à comprendre la réticence de Mme la ministre là-dessus, parce que c'est une proposition que je lui fais, qui permettrait de veiller à ce que cette volonté d'améliorer en continu la sécurité routière au Québec se poursuive dans le temps, après son départ, à moins qu'elle reste indéfiniment, je ne sais pas combien... en tout cas, mais que... mais, vous comprenez, j'ai de la misère à comprendre la réticence de Mme la ministre là-dessus, parce que ça ne l'impliquera même pas.

Puis, au contraire, ce que je lui propose, c'est de laisser un legs, s'assurer... Puis je sais que c'est un enjeu qui est important pour elle, elle a déjà parlé de ses filles. C'est quelque chose qui prend quand même aux tripes, comme parent, de penser que les rues ne sont pas sécuritaires pour nos enfants. Je veux dire, pour être capable d'arriver au meilleur bilan potentiel, là... potentiellement sur le long terme, là, il faut s'assurer que le ministre qui suivra Mme la ministre, bien, fasse aussi le travail d'avoir comme priorité la sécurité routière, fasse le travail de dresser un bilan, puis, à l'intérieur de son champ de compétence, mette en place les meilleures pratiques possibles, et aussi déploie lui aussi... cette personne-là, qu'elle déploie aussi un plan de... un plan d'action en sécurité routière.

Autrement, là, après 2028, il n'y a rien qui nous garantit qu'on va avoir encore un plan de sécurité routière au Québec. Il n'y a absolument rien qui le... qui nous permet de le prévoir. Il n'y a rien qui nous le garantit. Donc, ça veut dire qu'après 2028 ça se peut qu'on n'ait plus rien en sécurité routière, puis qu'on retombe dans nos vieilles ornières, puis que finalement le bilan routier recommence à aller de moins en moins bien, puis qu'on augmente le nombre de morts puis de blessés graves sur les routes. C'est une disposition toute simple qui existe dans d'autres lois. Je l'ai dit tantôt, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a une disposition comme celle-là. Je suis prêt à négocier sur le trois ans, ça peut être quatre ans, ça ne me... pour être raccord avec le plan d'action en sécurité routière, mais ça n'a pas de... ça n'a pas de conséquence directement pour la ministre. Elle fait juste s'assurer que les personnes qui lui succéderont à la tête du MTMD feront leur job aussi, d'avoir la sécurité routière à coeur.

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

**Mme Guilbault :** Bien, je vais renouveler ce que j'ai déjà dit dans mes deux précédentes réponses, mais je veux vraiment rassurer le collègue, là, sans pouvoir prédire ce que mes successeurs vont faire, la sécurité routière, c'est déjà un mandat important du ministère. On a fait ce plan d'action là et on pourra en faire le suivi. Tu sais, quand on nous demande de rendre compte, aux trois ans, des actions découlant du plan d'action... Il s'arrête en 2028. Donc, je pense que l'important, c'est de rendre compte de la sécurité routière en général. La SAAQ le fait, il y a plein d'actions qui se font.

Donc, effectivement, c'est un legs important, là, et donc je m'attends à ce que... j'espère, en tout cas, que mon ou ma successeure va faire un prochain plan puis va faire ce qu'il y a à faire pour poursuivre mon oeuvre bien modeste que j'aurai faite avec ce plan-là. Mais il reste qu'on est d'accord sur le fond que c'est un sujet fondamental, raison pour laquelle on s'est mis en action aussi rapidement à mon arrivée.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. M. le député, il vous reste environ quatre minutes.

**M. Grandmont :** Bon, comme je l'ai... Oui, donc, comme je le disais tantôt, si c'est trois ans qui bloque, ce n'est pas grave, on peut mettre ça à quatre ans pour être raccord avec le plan d'action. Moi, ça ne me dérange pas, mais ce n'est pas avec des prières qu'on va réussir à garantir que le prochain ministre des Transports ait à coeur la Sécurité routière autant que Mme la ministre. Elle pourrait, grâce à mon amendement, simplement s'assurer que ça dure dans le temps. Je n'irai pas plus loin là-dessus, mais je note que... En fait, je ne comprends pas sa réticence par rapport à ça. On n'est pas en train de s'assurer que la sécurité routière, pour les prochaines années, les prochaines décennies, va demeurer top priorité pour les prochains ministres des Transports parce qu'on refuse l'amendement que je propose ici.

• (12 h 10) •

Maintenant, sur la sécurité, les transports actifs sur les routes lui appartenant, évidemment, pas les autoroutes, là, tout ça se fait évidemment dans le respect des normes existantes. Il n'y a pas de transport actif au Québec sur les... sur le réseau supérieur de type autoroutier, mais il y a plein de... il y a plein de cas. Anaïs Renaud à Saint-Flavien de Lotbinière, qui est décédée sur le chemin de l'école, c'était, si ma mémoire est bonne, sur le corridor scolaire et c'est sur une route qui appartient au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Dans la ville de Prévost, il y a eu un projet pilote. On a fait passer la vitesse signalée de 70 à 50 kilomètres-heure pour finalement revenir à 70 kilomètres-heure. On est devant une école. Il faudrait absolument que le ministère des Transports s'assure que ça dure dans le temps puis qu'on s'oblige à avoir une route à 50 kilomètres-heure et pas à 70 devant une école.

Un autre cas aussi que j'ai trouvé très intéressant, quand j'ai rencontré les gens à Gatineau... il y a une route, c'est la route 105 qui appartient au ministère des Transports. Il y a un pont, en fait, qui est souvent utilisé par les

cyclistes. Du côté de Chelsea, on est sur le réseau municipal, il y a un aménagement cyclable puis de l'éclairage. Du côté de Gatineau, on est sur le réseau municipal aussi, il y a un aménagement cyclable puis de l'éclairage. Puis, sur la partie juste devant le pont, qui appartient au MTQ, on n'a plus d'éclairage puis on n'a plus d'aménagement cyclable. Puis il y a eu deux accidents, graves ou mortels, je ne sais plus, mais deux accidents cyclistes importants, graves, ce qu'on veut justement éviter, sur le petit tronçon appartenant au MTQ, parce qu'on n'a pas d'aménagement cyclable puis on n'a pas de réverbère. Ça doit faire une centaine de mètres, peut-être 200, je ne sais pas, mais c'est vraiment petit. Le ministère des Transports refuse de prendre ses responsabilités sur sa route, qui lui appartient, puis de mettre en place des aménagements cyclables. Il y a des accidents graves et mortels qui se produisent sur ce tronçon-là.

C'est le sens de ma proposition. Comme je le dis, j'aurais aimé mieux modifier la Loi sur la voirie, mais ça aurait demandé le consentement. Je ne suis pas sûr qu'on l'aurait obtenu. Moi, ce que je veux, c'est que, minimalement, on accepte l'amendement que je propose, de veiller à promouvoir le transport actif sur les routes lui appartenant, en excluant... S'il faut l'écrire, on fera un amendement... que la ministre l'amende puis ajoute «sauf sur les autoroutes», là, mais l'idée est de vraiment protéger des vies sur le réseau appartenant au MTQ.

**Le Président (M. Jacques) :** En terminant. Il vous reste 10 secondes.

**M. Grandmont :** Je vais me garder une réponse.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député de Taschereau. Donc, le temps est écoulé. Est-ce que l'amendement introduisant... Bien, Mme la ministre, voulez-vous intervenir?

**Mme Guilbault :** Non. Bien, j'ai déjà répondu tout à l'heure, mais j'ai pris note de l'endroit sur la 105. On a déjà un plan pour la réfection de la 105, sur cinq ans, qu'on a mis en place, mais... pour la route comme telle, mais je vais vérifier l'endroit dont il me parle.

**M. Grandmont :** ...quand même de mon côté qu'il n'y a pas d'appui à... finalement, aux amendements qui étaient tirés, là, du mémoire de Piétons Québec.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député. Est-ce que l'amendement introduisant l'article 34.1 est adopté? Rejeté. Mme la ministre, l'article 36.

**Mme Guilbault :** Oui. Article 36, Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions. Article 36 : L'article 21 de la Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions est modifié par la suppression des paragraphes 3° et 5°.

En commentaire : L'article 36 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 21 de la Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions. L'article 21 de cette loi modifiait l'article 592.1 du Code de la sécurité routière. Comme l'article 592.1 du code est abrogé par l'article 19 du projet de loi, il y a lieu de supprimer les paragraphes 3° et 5° de l'article 21 qui ne sont jamais entrés en vigueur.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 36? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 36 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 37.

**Mme Guilbault :** Oui. Article 37, Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection. Article 37 : Le Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection, dont le texte figure ci-après, est édicté.

«Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection.»

«Chapitre I.

«Dispositions du Code de la sécurité routière dont le respect peut être contrôlé au moyen d'un système de détection.

«1. Peut être contrôlé au moyen d'un système de détection le respect des dispositions suivantes :

«1° en matière de respect des limites de vitesse : le deuxième alinéa de l'article 299, les articles 303.2 et 328, le troisième alinéa de l'article 329 et les articles 496.4 et 496.7 du Code de la sécurité routière;

«2° en matière de respect de l'arrêt à un feu rouge : l'article 359 de ce code.

«1° en matière de respect des limites de vitesse, le deuxième alinéa de l'article 299, les articles 303.2 et 328, le troisième alinéa de l'article 329 et les articles 496.4 et 496.7 du Code de la sécurité routière;

2° en matière de respect de l'arrêt à un feu rouge, l'article 359 de ce code.

«Chapitre II.

«Manquements donnant lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire.»

«2. En cas de manquement au deuxième alinéa de l'article 299, à l'article 328, au troisième alinéa de l'article 329 ou aux articles 496.4 et 496.7 du Code de la sécurité routière constaté au moyen d'un système de détection, peut être imposée au propriétaire du véhicule routier avec lequel le manquement est commis une sanction administrative pécuniaire d'un montant de 30 \$ plus :

«1° si la vitesse excède de 1 à 20 km/h la vitesse permise, 10 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise;

«2° si la vitesse excède de 21 à 30 km/h la vitesse permise, 15 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise;

«3° si la vitesse excède de 31 à 45 km/h la vitesse permise, 20 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise;

«4° si la vitesse excède de 46 à 59 km/h la vitesse permise, 25 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise.

«Aucune sanction administrative pécuniaire ne peut être imposée en cas de manquement aux dispositions prévues au premier alinéa dans les cas suivants :

«1° dans une zone où la limite de vitesse maximale autorisée est d'au plus 60 km/h, lorsque la vitesse du véhicule routier mesurée au moyen d'un système de détection est de 40 km/h ou plus au-delà de la vitesse maximale indiquée;

«2° dans une zone où la limite de vitesse maximale autorisée est supérieure à 60 km/h et d'au plus 90 km/h, lorsque la vitesse du véhicule routier mesurée au moyen d'un système de détection est de 50 km/h ou plus au-delà de la vitesse maximale indiquée;

«3° dans une zone où la limite de vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h, lorsque la vitesse du véhicule routier mesurée au moyen d'un système de détection est de 60 km/h ou plus au-delà de la vitesse maximale indiquée;

«4° dans une zone scolaire, pendant la période scolaire au sens du Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire;

«5° dans un lieu où, conformément à l'article 303.1, une signalisation indique, pour la durée de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite.

«Chapitre III.

«Éléments d'une photographie ou d'une série de photographies qui font preuve de leur exactitude.

«3. La photographie ou la série de photographies prises par un système de détection fait preuve de l'exactitude des éléments suivants qui sont apposés à l'une ou à plusieurs des photographies ou qui y sont visibles :

«1° l'endroit où la photographie ou la série de photographies ont été prises, en faisant référence à un identifiant ou autrement;

«2° la date et l'heure auxquelles la photographie a été prise;

«3° le véhicule routier;

«4° le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule routier.

«4. La photographie ou la série de photographies prises par un système de détection fait également preuve de l'exactitude des éléments suivants qui sont apposés à l'une ou à plusieurs des photographies ou qui y sont visibles :

«1° lorsque le système de détection est utilisé pour mesurer ou calculer la vitesse :

«a) la limite de vitesse permise, sauf celle fixée en vertu de l'un des articles 299, 303.1 ou 329;

«b) la vitesse du véhicule routier enregistrée par le système de détection;

«2° lorsque le système de détection est utilisé pour contrôler la circulation aux feux rouges, le feu de circulation en cause.»

En commentaire : L'article 37 du projet de loi propose d'édicter le Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection. L'article 1 de ce règlement détermine les dispositions du Code de la sécurité routière dont le respect peut être contrôlé par un système de détection. Il s'agit de dispositions du CSR en matière de vitesse et en matière d'arrêt à un feu rouge, comme c'est le cas actuellement.

• (12 h 20) •

L'article 2 de ce règlement détermine les dispositions du CSR pour lesquelles une sanction administrative pécuniaire peut être imposée en cas de manquement constaté au moyen d'un système de détection. Ce sont des dispositions en matière d'excès de vitesse, autres que les grands excès de vitesse et autres que ceux commis dans les zones scolaires pendant la période scolaire et dans les zones de chantier où la limite de vitesse est différente de celle normalement prescrite. Il fixe à 30 \$ le montant de base de la SAP, auquel s'ajoute un montant, par tranche complète de cinq kilomètres-heure excédant la vitesse permise, qui varie en fonction de l'ampleur de l'excès de vitesse. Les articles 3 et 4 de ce règlement déterminent les éléments apposés sur une photographie ou une série de photographies ou qui y sont visibles, qui font preuve de leur exactitude.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. M. le député de Nelligan... puis, juste vous informer, là, on peut les traiter, là, par 1, 2, 3, 4. Donc, on...

**M. Derraji :** Oui, mais avant, c'est un commentaire général, avant d'aller dans les chapitres, mais merci beaucoup de... Moi, ce que je veux savoir, c'est que vous avez parlé du règlement... ça, c'est un règlement, maintenant, qui est dans la loi. Donc, est-ce que c'est juste possible de nous partager comment la réflexion est arrivée pour dire : Voilà le règlement sur lequel on se base, c'est ce règlement qu'on va mettre dans la loi?

**Mme Guilbault :** Je ne suis pas certaine de comprendre la question, dans le sens que le règlement, comme on l'avait dit un peu plus tôt, il vise à éviter qu'il y ait comme une période de vide, là. Donc, il est déjà édicté à même le projet de loi, ce qui fait que, quand la loi va entrer en vigueur, on va déjà pouvoir continuer de fonctionner avec les photoradars, que ce soit pour la vitesse ou aux feux rouges. Puis on vient prévoir aussi les sanctions pécuniaires avec les montants... les types de manquement puis les montants associés. Donc, finalement, c'est le règlement qui vient édicter les modalités... qui ramène les modalités déjà existantes des... de ce qu'on a déjà comme constats d'infraction, et comme comportements à surveiller, et les nouvelles, tu sais, parce que ça fait suite à tout le chapitre sur la création des SAP. Donc, c'est ça un peu qui est à l'origine du règlement, c'est de reprendre ce qui se fait déjà puis d'ajouter les SAP.

**M. Derraji :** Oui. Ma question, c'est aussi en lien avec les comportements. Et, vous l'avez très bien dit, les comportements sur la route, en termes de respect du Code de la sécurité routière, c'est... Est-ce que vous êtes en mesure de confirmer que la plupart des comportements dangereux, les comportements, que ce soit autour des écoles, ou aux alentours des écoles, ou ailleurs, sont dans le règlement? Parce que, là, vous... c'est sur ça qu'on doit se baser, là. Par la suite, tout est là dans ce règlement. Normalement, on ne doit rien oublier comme comportements dangereux sur la route.

**Mme Guilbault :** C'est ça. C'est que les comportements dangereux... Vous voyez ici : «Aucune SAP ne peut être imposée en cas de manquement aux dispositions prévues au premier alinéa dans les cas suivants : la zone scolaire, dans une zone...» Ah non! pardon. Ah oui! c'est ça, exact. Donc, ici, là...

**M. Derraji :** Vous êtes où? Oui, c'est zone où la limite de vitesse maximum autorisée... plus de 60, vitesse... véhicule... mesurée... Est-ce que c'est vers la fin du chapitre II?

**Mme Guilbault :** C'est ça, exact. Donc, grand excès de vitesse, et on a... ce qu'on pourrait appeler un grand excès de vitesse. Je ne sais pas si c'est ça, la définition...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça.

**M. Derraji :** Donc, c'est les trois...

**Mme Guilbault :** Et les zones scolaires et les zones de chantier.

**M. Derraji :** C'est les cinq éléments. C'est cinq éléments pour imposer une sanction administrative pécuniaire, c'est ça?

**Mme Guilbault :** Non, c'est ça, eux ne pourront pas avoir une... parce que ça va être un constat d'infraction.

**M. Derraji :** Oui, constat d'infraction, désolé, constat d'infraction. C'est là où je voulais avoir un échange avec vous, c'est par rapport aux autobus scolaires. Et je reviens au projet pilote qui a été implanté, qui a donné des résultats. C'est documenté qu'il y a des dépassements. Les résultats, vous les avez, ça a été mentionné à plusieurs reprises. Mon ex-collègue l'a lancé, votre collègue l'a lancé, s'est engagé à le faire, mais je ne le vois nulle part.

Est-ce que ce n'est pas un comportement dangereux? Je pense que c'est... il l'est, un comportement dangereux, mais je ne le vois nulle part. Donc, vous avez un projet pilote à l'intérieur du ministère qui démontre qu'il y a des dépassements des autobus scolaires, des caméras qui ont été implantées l'ont démontré. Ça a été validé, mais on ne peut pas passer à travers aujourd'hui dans le règlement, parce que c'est comme si on dit, au ministère, on a travaillé sur un projet pilote, ça a donné des résultats, ça nous a démontré que c'est des comportements dangereux, mais, en conséquence, on ne fait rien.

**Mme Guilbault :** Est-ce que mon collègue veut que je réponde ou... est-ce que mon collègue avait terminé ou...

**M. Derraji :** Oui, oui, oui. J'ai terminé, oui, oui.

**Mme Guilbault :** Je réponds? OK. Bien, premièrement, ce règlement d'application là, il porte sur les systèmes de détection, donc les comportements qui sont en mesure d'être détectés par les systèmes de détection. Donc, on est sur la vitesse et les feux rouges actuellement, mais, comme on a déjà dit souvent... dans le cadre d'une autre discussion, le collègue donnait un exemple de flèche verte et des intersections, et tout ça, avec l'évolution de la technologie, sous réserve des futurs appareils qu'on acquerra, peut-être qu'il y aura d'autres sortes de manquements qui pourront être observés par les prochains appareils.

C'est pour ça que, via le règlement, on va pouvoir éventuellement, au besoin, ajouter des nouveaux types de comportements, des nouveaux manquements, que ce soient des nouveaux manquements par constat d'infraction ou que ce soient des SAP. Alors, c'est déjà prévu comme ça. Donc là, on part avec ce qu'on a en ce moment comme système, parce qu'on veut quand même partir avec quelque chose, si on veut un jour enclencher les SAP, là. Ça fait que, là, on a décliné ici, là, les excès de... quoi?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...non, mais c'est ça, c'est pour ça que le règlement est édicté à même le projet de loi, mais donc on a déjà prévu ça. Bien, ça, c'est la base à partir de laquelle, ensuite, on va évoluer, notamment quand on aura la future technologie, notamment quand on aura le choix de la solution aussi. On en parlait pour la question de flouter les photos et on est en train de travailler... comme sait mon collègue, l'article 12 est actuellement suspendu, parce qu'on travaille deux éléments, dont celui de s'assurer, là... Parce que je me... c'était 579.80, je pense, 579.80, la discussion qu'on avait avec la députée de... Westmount?

**M. Derraji :** Mont-Royal... Mont-Royal—Outremont.

**Mme Guilbault :** Mont-Royal—Outremont. En tout cas... et donc, c'est ça, pour s'assurer que le choix des libellés pourrait éventuellement inclure des caméras, si un jour on voulait aller là.

**M. Derraji :** Oui. Merci pour la clarification et, je vous le dis, merci d'éviter d'avoir un vide juridique et d'avoir mis le règlement dans le projet de loi. Je pense que c'est une bonne idée, mais là on ne peut pas faire abstraction qu'il y a un comportement dangereux. La technologie a été testée, c'est... on n'est pas dans un processus de crédits, on est dans un projet de loi. Je ne peux pas vous poser la question : Qu'en est-il par rapport au projet pilote?

Le projet pilote existe depuis 2018, ça a donné des résultats. Ça a été implanté dans deux endroits, je pense, Gatineau et Châteauguay, et la technologie existe, et c'est documenté qu'il y a des dépassements dangereux. Et la solution existe... la solution existe. Donc, je comprends, et le problème que j'ai et qu'on a devant nous, c'est qu'on a le 12 et on a le 37. Si on règle la technologie au 12, l'article 12, moi, je pense que c'est le moment d'envoyer un signal fort que les dépassements d'autobus immobilisés scolaires est dangereux, et voilà la conséquence. Parce que sinon les conséquences, elles sont là, les résultats sont là, les... la technologie existe, ça a démontré des résultats, le projet pilote, mais on ne le voit pas. Et je sais que vous voulez améliorer le Code de la sécurité routière. C'est un bon pas, mais on ne peut pas aujourd'hui faire abstraction que c'est un comportement dangereux qu'on ne touche pas dans ce projet de loi.

**Mme Guilbault :** Oui, bon, on ne fait abstraction de rien, M. le Président, là. C'est la raison pour laquelle on passe plusieurs heures sur un projet de loi qui porte sur la sécurité routière, qui découle d'un plan d'action sur la sécurité routière, chaudement salué par le député de Taschereau tout à l'heure, d'ailleurs. Donc, on est en pleine action pour améliorer le bilan de la sécurité routière. Donc, M. le Président, quel que soit l'élément sur lequel porte la conversation, je pense qu'on ne peut pas taire le fait qu'on est volontairement en train, en ce moment, de se prêter à un exercice pour améliorer la sécurité routière. Donc, partons de cela, volontairement, dans le sens que j'aurais pu ne pas faire le plan, j'aurais pu ne pas faire le projet de loi, mais j'ai choisi de le faire. Et l'avancée qui est importante... puis là on en parle au conditionnel puis avec grande réserve, parce que je reviendrai à mes collègues, quand on aura terminé le travail, sur les... d'éventuels amendements à l'article 12.

• (12 h 30) •

Mais j'ai bien entendu les représentations qu'il a faites, celles de sa collègue aussi et... et c'est pour ça que le concept du projet de loi n'est pas de prescrire de futurs choix d'appareils ou de futures solutions technologiques, mais bien de se donner toute la latitude nécessaire, comme gouvernement, par la suite, pour choisir les meilleurs moyens et continuer d'améliorer le bilan de la sécurité routière et non pas, comme je le dis, c'est ça, de prescrire puis d'être obligé de rouvrir les lois à tout bout de champ si on veut faire quelque chose différemment, comme c'était le cas avec les radars photo jusqu'à maintenant. Donc là, maintenant, et on procède par règlements parallèles, on sait, pour un certain nombre de choses, pour faciliter l'agilité ultérieure, donc on va... Et là on y reviendra, au... à l'article 12, à un moment donné, mais on va s'assurer de se donner tous les moyens, si un jour on voulait aller vers des caméras.

Et, sur les dépassements ou toute la question des autobus scolaires, il a raison de dire que c'est... il y a un péril, là, potentiel pour nos enfants dans les... les enfants qui traversent les rues. C'est pour ça qu'il y a neuf points d'inaptitude qui est associé au fait de ne pas respecter un panneau d'arrêt amovible et des amendes quand même assez élevées aussi, mais les neuf points d'inaptitude, évidemment, ça se répercute aussi financièrement. Donc, je voulais le rappeler pour le bénéfice de tous.

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

**M. Derraji :** Oui, merci. Merci pour les informations. Je... et je ne dis pas que ce n'est pas un bon pas ou c'est un pas... je ne suis pas là. Je suis juste en train de soulever qu'au sein même du ministère il y avait un projet pilote de caméras sur les autobus scolaires. Ça existe, vous avez lancé... vous avez relancé... ça a été lancé en 2018, vous pouvez me rafraîchir la mémoire, et c'est un projet pilote d'installation de caméras sur les autobus scolaires. Donc, s'il n'y avait pas d'enjeux, on ne va pas donner suite à ces projets pilotes. Les projets pilotes existent. Donc, on est en 2024. Le ministère a entre ses mains un projet pilote depuis 2018.

Moi, je peux bien même vous citer le communiqué de presse de votre collègue qui affirmait que c'est une bonne technologie, votre ex-collègue ministre du Transport. Et là on est en train de dire : Écoute, on a tellement... on a tellement documenté le projet... C'est bon? On a tellement documenté le projet que ça a donné des résultats. Il y a même un article récent, que des chauffeurs d'autobus disaient que c'était un comportement très dangereux, dans la région de Gatineau. Et la solution existe... la solution existe. C'est juste, je trouve ça dommage que le non-respect de la

réglementation lorsque les autobus sont mobilisés ne sera pas dans ce projet de loi ni dans le règlement. Et c'est un phénomène qui prend de plus en plus d'ampleur, je vous dis. Écoute, la revue de presse est toujours pertinente, et ça date depuis 2018. Le dernier article date d'il y a quelques mois, c'était publié sur... je pense, dans la région de l'Outaouais...

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Je pense, *Le Droit*, ça a été publié... Oui, c'est *Le Droit*, le dernier article. Donc, je comprends qu'il y a un lien avec l'article 2. Je pense qu'on va se reparler de l'article 2, mais on ne peut pas aujourd'hui faire un règlement, adopter un règlement qui ne va pas mettre l'emphase sur une problématique documentée par le ministère. En fait, le projet pilote, il est documenté par le ministère, ça existe, les résultats sont là, il existe. Ça a démontré son efficacité, et la campagne existe, c'est... la campagne BusPatrouille. Et, on le voit, il y a pas mal d'articles, Mme la ministre, il y a pas mal d'articles qui démontrent l'efficacité de ce projet.

Malheureusement, je ne peux pas, moi, aujourd'hui, voir qu'on parle d'un règlement qui est la base de votre code, qui est la base de la modernisation des dispositions concernant le système de détection... mais c'est un système de détection. Donc, si on prend juste... si on prend juste le chapitre I, si vous avez un moment, on parle de dispositions du Code de la sécurité routière dont le respect peut être contrôlé au moyen d'un système de détection, mais qu'est-ce qu'on fait? On parle de limites de vitesse et on parle d'en matière d'arrêt à un feu rouge. Est-ce qu'on peut juste dire «en matière de dépassement des autobus scolaires», en attendant que la technologie soit là? Mais ne pas énumérer dans la liste des moyens du système de détection qu'on va dorénavant voir le dépassement des autobus, qui est une problématique réelle, documentée par le ministère, je pense que c'est un oubli.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, je l'ai dit tout à l'heure, là, on ne peut pas prévoir, en ce moment, dans le règlement, de toute façon, un comportement qui n'est même pas détectable par les systèmes qu'on a. Tu sais, ce serait anachronique, mais, de toute façon, la... même si on pouvait, je veux dire, la réponse va être la même. Si, un jour, on veut ajouter un type de comportement à surveiller, on va pouvoir le mettre dans le règlement, le changer par règlement. Donc, ce ne sera pas compliqué, ça pourra facilement se faire, le cas échéant.

**M. Derraji :** Oui, mais, Mme la ministre, je ne suis pas d'accord quand vous dites que ce n'est pas détectable maintenant. Il est détectable maintenant. Vous avez deux projets pilotes, puis, si vous voulez que je vous lise le communiqué de presse de votre ex-collègue, je peux vous le lire. Le projet pilote a démarré en 2018. Par la suite, il y avait un autre... le même projet pilote et avec des résultats et des données fiables. Donc, on ne peut pas dire que ce n'est pas détectable. Donc, quand je vois, moi, le chapitre I, premier article, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, en matière de respect de l'arrêt à un feu rouge, je pense que c'est là où il y a manquement, un manquement de ne pas détecter les dépassements des autobus scolaires.

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

**Mme Guilbault :** Oui, bien, j'ai déjà répondu. C'est sûr que, là, on... à toute la même question, je vais avoir la même réponse, là. On se donne les moyens, dans le projet de loi, de pouvoir éventuellement utiliser la technologie qu'on souhaite pour surveiller les types de comportements qui s'y rattachent avec les nouvelles technologies, et donc, par corollaire, c'est sûr que, si on choisissait une autre technologie qui surveille de nouveaux comportements qui ne sont pas actuellement surveillés, il faudrait effectivement modifier le règlement puis prévoir une sanction administrative pécuniaire rattachée à une... à ce manquement-là.

**M. Derraji :** OK. J'ai une seule question. Est-ce que le dépassement des autobus... Aujourd'hui, selon vous, la technologie n'existe pas pour détecter le dépassement d'un autobus scolaire. Est-ce que vous ne pensez pas que la technologie n'existe pas?

**Mme Guilbault :** Bien, il existe effectivement des caméras. Le collègue en parle depuis tout à l'heure, il y a eu des projets pilotes, mais, en ce moment, dans le parc des actifs de surveillance routière qu'on utilise, dans les systèmes de détection qu'on utilise, les caméras n'en font pas partie. En ce moment, on a les photoradars, là, tels qu'on les... les cinémomètres photographiques et les systèmes de détection de contrôle de feux rouges, là, enfin, les deux termes qu'on abolit et qu'on abroge depuis tout à l'heure. Donc, c'est ça, mais, si, un jour, on en avait des nouveaux, ils pourront être ajoutés, et le manquement relié pourra l'être aussi dans le règlement.

**M. Derraji :** J'essaie de suivre la logique. Je comprends votre point, mais on ne l'a pas, puis c'est parce qu'on n'a pas encore parlé de ça à l'article 12. Si on a réglé la question des caméras à l'article 12, je pense que le chapitre I du 37... du 37, on peut déjà parler... parce que la solution existe. Je ne parle pas des manquements donnant lieu à l'imposition d'une sanction. Probablement, ça mérite réflexion, mais, dans le chapitre I, on ne peut pas, aujourd'hui, ne pas parler... parce que c'est déjà du succès.

Et, vous savez, c'est une entreprise québécoise, on parle de BusPatrol, qui a vendu 30 000 caméras pour les autobus, mais pas au Québec. Sur le site de la compagnie, on peut lire qu'en Amérique du Nord on recense, chaque année, plus de 17 millions de dépassements illégaux d'autobus scolaires. La technologie existe. Le dépassement illégal d'autobus

scolaires est un fléau, ça existe, ça a été démontré par deux projets pilotes au niveau de votre ministère. Moi, je pense que ça mérite déjà l'ajout parce que la solution existe. C'est comme aux feux rouges, c'est comme le respect des limites de vitesse. Donc, on ne peut pas dire, aujourd'hui, qu'on n'a pas la technologie, qu'on n'a pas la solution. Ce n'est pas juste uniquement qu'on n'a pas la solution. Vous l'avez même essayée. Le ministère l'a essayée par deux projets pilotes.

**Une voix :** ...

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

**M. Derraji :** Vous savez, M. le Président, je vais déposer un amendement. Je vous demande une suspension, s'il vous plaît.

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

*(Suspension de la séance à 12 h 39)*

*(Reprise à 12 h 57)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux et, compte tenu de l'heure, nous suspendons jusqu'à 15 heures.

*(Suspension de la séance à 12 h 58)*

*(Reprise à 15 h 08)*

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

Nous poursuivons l'étude détaillée du projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

Lors de la suspension de nos travaux, cet avant-midi, nous en étions au dépôt d'un amendement de M. le député de Nelligan à l'article 37.

Donc, avant de céder la parole à qui que ce soit, nous allons suspendre nos travaux.

*(Suspension de la séance à 15 h 09)*

*(Reprise à 15 h 19)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux et, lors de la suspension, nous en étions à la lecture et le dépôt d'un amendement du député de Nelligan à l'article 37.

**M. Derraji :** Oui. Merci, M. le Président. Donc, je vais le lire, lire l'amendement. Donc, article 37, article 1 du Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection : Ajouter, après le paragraphe 2° de l'article 1 du Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection, édicté par l'article 37 du projet de loi, le paragraphe suivant :

«3° en matière de respect de l'interdiction de croiser ou dépasser un autobus scolaire immobilisé : l'article 460 de ce code.»

L'article se lirait comme suit, l'article 37 :

«Le Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection, dont le texte figure ci-après, est édicté.

«Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection.

«Chapitre I.

«Dispositions du Code de la sécurité routière dont le respect peut être contrôlé au moyen d'un système de détection.

«1. Peut être contrôlé au moyen d'un système de détection le respect des dispositions suivantes :

«1° en matière de respect des limites de vitesse : le deuxième alinéa de l'article 299, les articles 303.2 et 328, le troisième alinéa de l'article 329 et les articles 496.4 et 496.7 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2);

«2° en matière de respect de l'arrêt à un feu rouge : l'article 359 de ce code;

«3° en matière de respect de l'interdiction de croiser ou de dépasser un autobus scolaire immobilisé : l'article 460 de ce code.»

Merci, M. le Président.

• (15 h 20) •

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

**M. Derraji :** Vous voulez que je continue, j'explique, hein?

**Le Président (M. Jacques) :** Oui.

**M. Derraji :** OK. Bon, en fait, la raison de cet amendement, et j'ai bien hâte, j'ai vraiment bien hâte à échanger avec Mme la ministre, c'est qu'il y a plusieurs articles publiés dans *La Presse* qui parlent de transport scolaire, infractions à répétition. Un des derniers, c'est un long reportage fait et réalisé par les journalistes de *La Presse*, notamment MM. Tommy Chouinard et Mario Girard, où ils disent... où ils disaient : «Le comportement délinquant d'automobilistes à l'égard du Code de la sécurité routière régissant le transport scolaire est devenu le lot quotidien des chauffeurs d'autobus, déplorent de nombreux intervenants du milieu consultés par *La Presse*.

«Tous les jours, des conducteurs pressés, insoucians ou mal renseignés mettent des enfants en danger. *La Presse* a accompagné un chauffeur d'autobus scolaire lors de son parcours matinal. Résultat, nous avons été témoins d'une demi-douzaine d'infractions graves au Code de la sécurité routière.»

Et d'ailleurs, M. le Président, c'est pour cela que nous sommes réunis aujourd'hui, c'est pour revoir le Code de la sécurité routière.

Le point... «La pointe de l'iceberg, insistent des chauffeurs et des propriétaires d'autobus. 13 minutes, c'est tout le temps que cela a pris à une équipe de *La Presse* pour être témoin d'une infraction au Code de la sécurité routière reliée au transport écolier.» 13 minutes.

«À bord d'un véhicule de la société Robert Paquette Autobus, un transporteur qui assure quotidiennement plus de 90 circuits dans les régions de Laval et des Basses-Laurentides, nous avons cueilli un premier élève à 6 h 54. Quelques arrêts plus loin [...] sur le boulevard Notre-Dame, dans le quartier Sainte-Dorothée, alors que l'autobus était arrêté pour faire monter des élèves — feux rouges intermittents allumés et signal d'arrêt déployé — une voiture est venue se placer à la hauteur de l'autobus dans la voie de gauche avant de repartir.»

Et, quand vous voyez, M. le Président, ce qu'on a dit dans le troisième, donc l'ajout dans notre amendement, «en matière de respect de l'interdiction de croiser ou dépasser un autobus scolaire immobilisé», c'est la même chose qui a été relevée par ce reportage. Pourtant, la règle est claire, les automobilistes doivent immobiliser leur véhicule à au moins cinq mètres derrière un autobus ou un minibus scolaire dont les feux intermittents ou le signal d'arrêt sont en usage... que ce n'est pas le cas.

Quelques minutes plus tard, on parle du même reportage, «deuxième infraction avait lieu sous nos yeux. Alors que l'autobus était en arrêt obligatoire, un véhicule venant en sens inverse ne s'est pas arrêté alors qu'il aurait dû. Plus tard, durant le même circuit, l'autobus s'est arrêté pour laisser monter des enfants. Pendant ce temps, deux véhicules sont passés à gauche de l'autobus après avoir fait un très court arrêt.

«Au cours de notre parcours — là, je parle du parcours de *La Presse* — qui a duré 2 h 30 min, *La Presse* a été témoin d'une demi-douzaine d'infractions.» Demi-douzaines d'infractions en même pas 2 h 30 min, M. le Président.

Maintenant, qu'est-ce qu'ils pensent, les chauffeurs d'autobus? «Tous les jours, nos chauffeurs sont témoins d'infractions. Ils doivent toujours avoir une main sur le klaxon pour prévenir les automobilistes, mais aussi les enfants.» Et : «C'est comme cela tous les jours.» Ça, ça a été par... une déclaration d'un chauffeur de l'autobus à bord duquel l'équipe était en tournée. «Il y a des jours où c'est pire — je continue la déclaration. J'ai déjà vu à une intersection sept voitures passer à côté de l'autobus alors que mes feux étaient rouges. Le public pense que les gens respectent le code à la lettre, c'est loin d'être le cas.»

M. le Président, où nous sommes maintenant? Nous sommes en train de réviser le Code de la sécurité routière, un code qui veut être avant-gardiste et que... s'attaquer à des enjeux de sécurité. C'est un enjeu sérieux, malheureusement je n'ai pas vu nulle part, nulle part, qu'on va attaquer cette réalité.

«En effet, des élèves descendent de l'autobus avec des écouteurs rivés aux oreilles. Devant l'autobus, ils ne voient pas et n'entendent pas les autres véhicules arriver par la gauche. Parfois, je dois klaxonner pour les prévenir[...]

«Ce dernier assure tous les jours trois parcours, matin et après-midi. Deux servent à transporter les élèves d'écoles secondaires et un troisième dessert des enfants d'une école primaire. Les trois établissements sont situés dans la région lavalloise. Nous sommes équipés de plusieurs miroirs...» Si on veut me parler de la sécurité : «"Nous sommes équipés de plusieurs miroirs, mais malgré tout, il y a des angles morts, ajoute Daniel Qualman. Quand on est chauffeur d'autobus scolaire, il faut avoir des yeux dans le tour de la tête."» Je ne parle même pas des crachats des automobilistes.

Le phénomène, il est généralisé. D'ailleurs, la Fédération des transporteurs par autobus, 580 membres font des transports scolaires, ils disaient : «...on connaît très bien le phénomène des conducteurs délinquants. Ça nous est rapporté tous les jours par nos membres.» Il a d'ailleurs du mal à expliquer les raisons de ce comportement. «Je crois qu'il y a beaucoup d'inattention [et] je ne peux pas croire que des gens fassent cela délibérément.»

M. le Président : «Les autobus scolaires circulent alors que les gens se rendent au travail ou en reviennent. Certains sont pressés ou ont les nerfs à vif. Autobus scolaire ou pas, ils veulent faire vite. "Avant que l'autobus affiche ses feux rouges intermittents, il y a les feux jaunes qui avertissent les autres véhicules qu'un arrêt s'en vient[...]. Beaucoup de conducteurs accélèrent et s'empressent alors de dépasser les autobus".»

On parle beaucoup de zones névralgiques, M. le Président. «Au Québec, près de 520 000 enfants ont recours tous les jours au transport scolaire pour se rendre à l'école ou pour rentrer à la maison. Cela représente près de 10 000 véhicules scolaires qui parcourent environ 1 million de kilomètres par jour.

«De 2013 à 2017, trois élèves de 5 à 17 ans, un blessé grave et deux blessés légers, ont été victimes d'un accident alors qu'ils montaient dans un autobus scolaire ou descendaient d'un autobus dont le panneau d'arrêt escamotable était déployé.

«Les milliers de chauffeurs qui prennent la route tous les jours en compagnie d'élèves connaissent bien les zones et les intersections dangereuses.» D'ailleurs : «J'en parle avec les jeunes — je cite Daniel Qualman. Je leur indique les coins qui sont à risque.»

Alors, M. le Président, je continue. Il parlait même que la SPVM les a contactés pour connaître les zones problématiques à Montréal. «Des policiers sont montés à bord de certains autobus. Après avoir identifié les fautifs, [ils communiqueront...] ils communiquaient l'information à d'autres policiers. Les conducteurs fautifs se sont alors vus remettre une contravention» de la SPVM.

Donc, M. le Président, je pense qu'il y a un vide au niveau de la loi, au niveau du Code de la sécurité routière, mais je n'ai pas terminé. L'ancien ministre du Transport, le collègue de... le collègue de Mme la ministre, actuelle ministre du Transport, qu'est-ce qu'il a dit par rapport à la loi? *Transport scolaire : la «désobéissance majeure» à la loi renverse le collègue de Mme la ministre.* Là, je vais vous citer la déclaration de l'ancien ministre du Transport, et il disait qu'il est «immensément préoccupant et inquiétant qu'un grand nombre d'automobilistes ne s'arrêtent pas devant le signal d'arrêt d'un autobus scolaire.» Le collègue de Mme la ministre, il a dit... Il «ouvre la porte à sanctionner plus sévèrement cette infraction, qui est déjà parmi les plus lourdes punies.» Donc, il réagissait justement au reportage de *La Presse* dans un article de Tommy Chouinard, où il disait : «Il y a un civisme manquant, il y a une désobéissance que je ne comprends pas.» C'est inconcevable pour lui de voir qu'il y a une désobéissance majeure d'une grande portion des automobilistes qui veulent sauver une ou deux minutes : «C'est inacceptable. Il faut se poser des questions. On va y travailler parce que, pour moi, c'est immensément préoccupant et inquiétant.» Ça, c'est long. C'est la déclaration de l'ancien ministre du Transport.

Donc, ce que je voulais ramener aujourd'hui, et j'ai bien hâte à entendre Mme la ministre, c'est que... Est-ce qu'elle est toujours d'accord avec la déclaration de son collègue par rapport à ce problème? Et, si c'est oui, est-ce qu'elle est d'accord avec notre amendement? Merci, M. le Président.

• (15 h 30) •

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député de Nelligan. Mme la ministre, est-ce que vous désirez intervenir?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, en fait, je vais refaire la même intervention que j'ai faite ce matin, puis que j'ai faite à chaque fois sur le même sujet, parce qu'il s'agit du même sujet. Donc, actuellement, l'article 37 est rédigé de manière à édicter un règlement basé sur ce que sont actuellement capables de faire les systèmes de détection qu'on a, c'est-à-dire la vitesse, les feux rouges, et tout autre... puis prévoit les nouveaux manquements, là, donc, au chapitre II, les nouveaux manquements qui... c'est-à-dire les manquements qui vont donner lieu au nouveau régime, qui vont générer les nouveaux... les nouvelles SAP, bref. Mais toute autre technologie qui pourrait être utilisée, qui pourrait nous amener à contrôler tout autre comportement et éventuellement, par corollaire, toute autre sanction qui va y être associée... seront à déterminer dans le futur et non pas ici aujourd'hui, parce qu'actuellement les systèmes qui existent sur notre réseau, c'est le cinémomètre photographique et le système de contrôle aux feux rouges, là, en tout cas.

Alors, c'est ça, mais c'est la raison pour laquelle on veut se donner toute cette latitude, c'est pour pouvoir faire à l'avenir... pour pouvoir être libres à l'avenir de recourir à des technologies nouvelles et de pouvoir introduire de nouveaux comportements qui pourraient être sanctionnés par des SAP, par des règlements, et non pas d'attendre le prochain projet de loi qui va modifier le Code de la sécurité routière.

Donc, je veux rassurer mon collègue, si, un jour, on voulait faire ce dont il parle, ou quoi que ce soit d'autre en matière d'utilisation de technologies de surveillance routière et de... de nouveaux comportements qui seraient surveillés par lesdites nouvelles technologies, on va pouvoir le faire de manière efficace, par règlement, grâce au projet de loi qu'on étudie actuellement.

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

**M. Derraji :** Bien, écoutez, M. le Président, je ne partage du tout, pas du tout, mais pas du tout les arguments de Mme la ministre, en tout respect. Premièrement, projet pilote, je l'ai mentionné, ça existe au sein même de son ministère, où elle-même, elle est responsable. 2018, et je vais lire encore une fois la citation de son collègue... son collègue, il est avec elle encore une fois au Conseil des ministres : «S'il faut changer encore une fois le Code de la sécurité routière et être doublement, triplement plus sévère dans le futur, il va peut-être falloir le faire.» Ça, c'est le ministre, l'ancien ministre du Transport, sa déclaration à M. Tommy Chouinard, le 4 décembre 2019. Le problème, il est connu, M. le Président. Le projet pilote, je l'ai mentionné tout à l'heure, ça existait... il existait. J'en suis sûr et certain que, si on nous laisse l'opportunité de poser la question... il y a un projet pilote. Ça a commencé en 2018. Il y avait le projet pilote, il a été reconduit, ça a donné des résultats.

Et on ne peut pas, aujourd'hui, dire qu'on va mettre un code de sécurité routière sans améliorer la sécurité des écoliers qui vont à l'école en autobus. C'est ce qui a été soulevé par Tommy Chouinard. Donc, il parlait de quoi? Ce qu'il fallait et il faut améliorer la sécurité des écoliers qui vont à l'école en autobus. On parlait de beaucoup de choses, mais, encore une fois, dire aujourd'hui que la technologie n'existe pas... je ne pense pas, M. le Président. La technologie existe. Ce qu'il faut, c'est que... une réelle volonté du législateur d'agir sur le Code de la sécurité routière et de ne pas limiter uniquement le respect des limites de vitesse, comme le faisait Mme la ministre, uniquement aux feux rouges. Nous, on pense, avec l'ajout qu'on vient de faire, qu'en matière de respect de l'interdiction... de croiser ou dépasser un autobus scolaire immobilisé est un enjeu majeur. Il y a des enjeux, il y a des enjeux réels, et, je vous le dis, M. le Président, même le collègue de Mme la ministre, en 2019, le mentionnait.

Et, si Mme la ministre veut de la technologie, aucun problème, on peut lui fournir des noms. On ne va pas faire la promotion d'une compagnie, aujourd'hui, en particulier, mais la technologie existe, et la technologie a été utilisée par le ministère lui-même. Le ministère du Transport a utilisé cette technologie et il avait un projet pilote qui a donné des résultats. Et, M. le Président, les... vous avez juste à mettre «caméra intelligente sur autobus» et vous allez trouver pas mal d'articles. Il y a pas mal d'articles, M. le Président, des caméras intelligentes installées sur des autobus.

Donc, la technologie existe, installée partout. Je vois que, même en Ontario, c'est le cas. D'ailleurs, un conducteur a été reconnu coupable d'homicide involontaire et de négligence criminelle ayant causé la mort. Il y a essentiellement une caméra à vue à 360 degrés autour de l'autobus et une caméra sur le bras d'arrêt qui prend plusieurs photos et vidéos.

Donc, qu'on vient aujourd'hui nous parler de réformer un code de sécurité routière, qu'on veut être avant-gardiste... et Mme la ministre insiste que c'est une pièce importante et qu'elle aimerait donner suite à son plan d'action, mais je pense que c'est une occasion ratée, malheureusement, si on n'essaie pas d'aller de l'avant. Et malheureusement, il y a un rapport... caméra sur les autobus, il y a un rapport, M. le Président. Et comment on peut expliquer aujourd'hui que ces caméras... qui sont plus répandues aux États-Unis, dans d'autres provinces canadiennes, notamment l'Ontario et le 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 a donné des résultats. Mme la ministre parle beaucoup de plusieurs recommandations, mais malheureusement, ces recommandations ne touchent aucune, mais aucune... aucune des recommandations ne touche cet enjeu. Donc, on ne peut pas dire que cet enjeu n'existe pas, il est documenté. Et, en plus de ça, on n'a pas besoin d'une autre étude, il est documenté par le ministère lui-même.

Et je tiens à rappeler, M. le Président, un élément important. Je parlais, tout à l'heure, du rapport publié par *La Presse* en 2019. Juste cette année, un autre reportage publié par *Le Droit*, la conductrice d'un autobus à Gatineau indiquait que, sur certains circuits, ce genre d'infraction peut survenir cinq à six fois par semaine. Et, encore une fois, on parlait d'un projet pilote qui a été déposé par mon collègue député de Pontiac.

Moi, je veux juste savoir pourquoi on a tabletté ce rapport, M. le Président. La technologie existe au Québec, ça a été développé par une entreprise québécoise. Si Mme la ministre veut prendre le temps avant de lancer un appel d'offre, pas de problème, mais le projet pilote, M. le Président, et je vais terminer sur ce point... le rapport a permis de répertorier près de 1 800 dépassements illégaux. Donc, ça... on parle parfois de changer ou d'amender le projet de loi. Je vais parler du projet pilote du ministère. Ça a permis de répertorier 1 800 dépassements illégaux du bras d'arrêt pour les 13 autobus équipés de caméra. C'est 3,8 infractions par autobus par jour. Le projet pilote au Québec avait été décrit comme le plus préoccupant. À Gatineau, en six semaines, 114 infractions avaient été comptabilisées aux abords d'un seul véhicule, le sixième pire... la sixième pire fréquence d'infractions.

Donc, M. le Président, les évidences scientifiques sont là. Je demande à Mme la ministre... encore une fois, si l'amendement ne répond pas aux attentes de la ministre, il peut le changer, il peut le modifier pour que ça puisse fitter dans le projet de loi. Moi, je n'ai pas de problème. La balle est dans son camp.

Le projet pilote, il est à l'intérieur du ministère. Ça a donné des résultats. Donc, moi, je suis prêt à voir avec elle quel est l'amendement qui l'arrange, mais on ne peut pas, aujourd'hui, ne pas parler de cette problématique de dépassements d'autobus scolaire. D'ailleurs, toutes les évidences sont là.

• (15 h 40) •

**Le Président (M. Jacques) :** Vous avez terminé, M. le député de Nelligan? Mme la ministre, est-ce que vous désirez intervenir?

**Mme Guilbault :** Non, parce que j'ai répondu tout à l'heure et précédemment aussi.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci. M. le député. Il reste deux minutes.

**M. Derraji :** Bon, je comprends. Je comprends, M. le Président, que Mme la ministre refuse de donner suite à l'amendement, refuse de donner suite au projet pilote fait par le ministère, son propre ministère. Alors, moi, si elle me dit que le projet pilote n'a pas été réalisé par le ministère et que son collègue n'a pas fait les déclarations que je viens de dire, donc, ce que j'entends, que ce n'est pas la priorité de ce projet de loi de prendre le temps de voir, d'agir contre les automobilistes qui dépassent les autobus scolaires. Donc, il n'y a pas de problème. Les voitures qui dépassent les autobus scolaires immobilisés, il n'y a pas d'enjeu aujourd'hui. C'est ce que je dois comprendre, M. le Président.

Donc, Mme la ministre va voter contre l'amendement parce que ce n'est pas un enjeu... parce que la technologie existe. C'est ce que je comprends.

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

**M. Derraji :** Combien il reste?

**Le Président (M. Jacques) :** Il reste moins de 10 secondes... moins d'une minute.

**M. Derraji :** Moins d'une minute? Bien, je vais reposer ma question, M. le Président. J'espère que Mme la ministre est préoccupée par ce que je viens de dire. C'est un projet de... pilote que son propre ministère a réalisé. J'ai cité Tommy Chouinard, j'ai cité aussi *Le Soleil* avec un excellent reportage de Daniel Leblanc, *Le Droit*, il y a un rapport qui a été tabletté, et malheureusement, aujourd'hui, on veut parler du Code de la sécurité routière et on n'en parle même pas. Ça veut dire qu'on fait abstraction au dépassement des autobus scolaires immobilisés. On ne veut pas régler ça.

La technologie existe pourtant, mais on veut se limiter aux feux rouges et au respect de la limite de vitesse. C'est ce que je comprends. J'ai terminé, M. le Président. Je ne pense pas que Mme la ministre...

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

**Mme Guilbault :** ...commentaire. Bien, simplement pour clore le sujet, parce qu'il y a peut-être certaines intentions inexacts qui nous ont été prêtées, là, on n'a jamais dit que ce n'est pas dangereux, les dépassements inadéquats des autobus. C'est la raison pour laquelle il y a neuf points d'inaptitude associés au fait de ne pas respecter un arrêt amovible et qu'il y a des sanctions associées à ça, là. Parce que, là, on parle des systèmes de détection, donc, qui prennent des photos puis des sanctions qui découlent de ça, mais il y a, plus généralement, toutes sortes d'interdictions sur la route, surveillée par les policiers, qui donnent lieu à des amendes puis à des points d'inaptitude, là. Il ne faut quand même pas oublier ça non plus.

Et que ce soit mon prédécesseur ou l'air du temps de toutes ces préoccupations-là en sécurité routière, on a fait le choix, comme gouvernement, de déposer un plan d'action et de passer plusieurs, plusieurs heures en commission parlementaire pour défendre un projet de loi sur la sécurité routière. Tout ça, on aurait pu ne pas le faire, et on le fait, justement, pour se donner les moyens les plus larges et vastes possible pour pouvoir innover puis évoluer à la fois dans le choix des technologies de surveillance des comportements routiers puis à la fois dans un certain nombre d'autres choses qu'on va voir par la suite, dans le prochain chapitre, pour pouvoir améliorer le bilan de la sécurité routière au Québec.

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

**M. Derraji :** Je vais juste revenir aux propos du collègue et de Mme la ministre. Il disait : la désobéissance majeure à la loi le renverse. La loi existe. C'est vrai, vous avez déposé un plan d'action, et c'est vrai que nous sommes en train d'étudier le 48, mais donnons-nous tous les moyens. On veut que ce soit le meilleur projet de loi possible. On ne peut pas... On ne peut pas faire abstraction à cette réalité.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'amendement à l'article 38... 37?

S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Derraji :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Par appel nominal. Mme la secrétaire.

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

**M. Derraji :** Pour.

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

**Mme Guilbault :** Contre.

**La Secrétaire :** Mme Grondin (Argenteuil)?

**Mme Grondin :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Lemay (Masson)?

**M. Lemay :** Contre.

**La Secrétaire :** Mme Blouin (Bonaventure)?

**Mme Blouin :** Contre.

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

**Mme Bogemans :** Contre.

**Le Président (M. Jacques) :** M. St-Louis (Joliette)?

**M. St-Louis :** Contre.

**Le Secrétaire :** Et M. Jacques (Mégantic)?

**Le Président (M. Jacques) :** Abstention. Nous revenons donc à l'article 37. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 37?

Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 37 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

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

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Pardon? Avec... sur division. Sur division.

Donc, l'article 38... 37.1. Il y a un amendement introduisant l'article 37.1, exactement, iui.

**Mme Guilbault :** Donc, amendement... Article 37.1 : Insérer, avant l'article 38 du projet de loi, le suivant : 37.1. L'article 3.1 du Code de la sécurité routière est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «et les cyclistes» par «, les cyclistes et les personnes qui, dans l'exercice de leurs fonctions, effectuent un travail à pied sur un chemin public».

En commentaire : Cet amendement propose de modifier l'article 3.1 du Code de la sécurité routière afin de préciser le principe de prudence énoncé à cet article. L'amendement vise à ajouter les travailleurs routiers au nombre des usagers vulnérables énumérés à cet article, à l'instar des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes.

L'énoncé se veut large afin d'inclure notamment les signaleurs routiers, les travailleurs de chantier et ceux en matière de services publics, les brigadiers scolaires et les surveillants du réseau routier.

**Le Président (M. Jacques) :** ...est-ce qu'il y a des interventions sur l'article introduisant l'article 37.1?

Donc, est-ce que l'amendement introduisant l'article 37.1 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, l'article 38.

**Mme Guilbault :** Merci. Bon, alors, je vais lire la nouvelle section.

«Chapitre II.

«Autres dispositions en matière de sécurité routière. »

Article 38, Code de la sécurité routière. 38. L'article 62 du Code de la sécurité routière est abrogé.

En commentaire : L'article 38 du projet de loi abroge l'article 62 du Code de la sécurité routière par concordance, puisque le principe de reconnaissance des écoles de conduite est repris dans une disposition plus générale, prévue à l'article 41 de ce projet de loi, qui concerne la reconnaissance des organismes habilités à dispenser la formation requise pour l'obtention d'un permis de conduire, sans égard à la classe de permis demandée.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 38?

Donc, s'il n'y a pas... M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Juste une seconde, s'il vous plaît.

**Des voix :** ...

**M. Derraji :** ...merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 38 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 39, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Merci. Article 39 : L'article 65 de ce code est modifié par le remplacement, dans le texte anglais, de «particulars» par «endorsements».

En commentaire : L'article 39 du projet de loi modifie la version anglaise de l'article 65 du Code de la sécurité routière afin d'ajuster la terminologie employée pour désigner, en anglais, la mention.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 39? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 39 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 40, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, article 40 : L'article 66.1 de ce code est remplacé par le suivant :

«66.1. Le candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit, dans les cas et aux conditions prévus par règlement, avoir suivi avec succès le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier de la société ou toute autre formation déterminée par règlement pour l'obtention de la classe de permis demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis.

«Le gouvernement peut, par règlement, fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade.»

• (15 h 50) •

En commentaire: L'article 40 du projet de loi remplace l'article 66.1 du Code de la sécurité routière afin d'introduire le principe voulant qu'une formation obligatoire puisse être exigée de tout candidat à l'obtention d'un permis de conduire, sans égard à la classe de permis demandée.

Il précise également que cette formation est déterminée par règlement, qu'elle est celle prévue par la SAAQ ou, dans certains cas, qu'il puisse s'agir d'une autre formation.

Il apporte aussi un ajustement terminologique pour tenir compte du fait que la notion de cours de conduite est remplacée par la notion de formation à la conduite.

Enfin, cet article reconduit le pouvoir réglementaire visant à encadrer le coût de la formation pour la conduite d'un véhicule de promenade.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 40? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Je veux juste sensibiliser Mme la ministre à un enjeu qui a été soulevé lors de la commission parlementaire. J'aimerais bien juste savoir où elle se situe par rapport à ça. L'Association des écoles de conduite du Québec, ils nous ont suggéré d'enlever de l'article «le gouvernement peut, par règlement, fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade» et ils disaient... justement, ils parlaient des cours de conduite, que l'indexation gouvernementale des tarifs au cours des dernières années, c'est un enjeu majeur pour les acteurs. C'est pas mal... C'est des PME. Et ils étaient accompagnés par les gens de la FCEI. Donc, je ne sais pas où la ministre se situe.

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

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, je peux répondre. Bien, on prend note. Effectivement, ils sont venus nous rencontrer. C'était très intéressant, mais l'objectif, c'est d'assurer l'accessibilité, donc d'assurer une espèce de prix... de plafond, si on veut, pour les prix pour que les jeunes puissent avoir accès aux formations en question. Parce que, si on nous... si, dans le fond, on ne le déterminait pas par règlement, ce serait, en quelque sorte, le libre marché, et là on n'aurait pas d'emprise sur l'accessibilité pour la clientèle, qui est jeune et qui souvent peut avoir moins les moyens.

**M. Derraji :** Et c'est quoi, le prix actuel?

**Mme Guilbault :** 1 076 \$.

**M. Derraji :** Oui, mais, si on parle d'accessibilité, donc, 1 076 \$, c'est accessible pour les jeunes, maintenant, pour un cours.

**Mme Guilbault :** Bien, je serais étonnée que, si on retirait ce tarif-là, les écoles aillent plus bas.

**M. Derraji :** Oui, mais... C'est une très bonne réflexion, mais ça pourrait aussi mettre pression pour que ce soit plus bas. On n'a aucune garantie que ça va juste être vers le haut. Ce qu'ils nous ont dit, c'est qu'il y a une pression sur eux. Est-ce que... S'il n'y a pas de cours, bien, écoute, c'est aussi les écoles qui vont souffrir. Ça, je... J'essaie juste de comprendre la logique qu'on veut garder un prix pour qu'il y ait une accessibilité, mais... Là, je pense qu'avec une offre assez importante, ça peut encourager les jeunes. Et, surtout, c'est des petites entreprises.

**Des voix :** ...

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

*(Suspension de la séance à 15 h 55)*

*(Reprise à 16 h 02)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions à une discussion entre le député de Nelligan et Mme la ministre sur l'article 40 du projet de loi. Donc, M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** C'est bon, M. le Président. J'ai fait mes points.

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

**M. Grandmont :** Oui. Donc, sur l'article 40, je voulais savoir, en fait, là, pourquoi on enlève les spécifications des cours théoriques et pratiques, pourquoi on fait sauter cette notion-là, cette distinction-là, qu'un cours, dans le fond, là, se trouve à être composé de deux parties. C'est la première des questions que j'aurais.

**Mme Guilbault :** Bien, l'objectif, c'est... Comme on le dit, la formation va être déterminée par règlement, donc on va le transposer dans le règlement. Mais l'objectif, c'était aussi, surtout, de fonder, si on veut... ou, en tout cas, d'enlever les sortes précises, là, motocyclettes, cyclomoteurs, et compagnie, pour venir prescrire une formation déterminée par la société pour n'importe qui qui demande un permis de conduire, quelle que soit la classe. Parce qu'en même temps, nous, on est en train... on a souscrit à l'accord... l'accord de conciliation formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1, véhicules de conduite commerciaux, l'accord canadien pour concilier toutes les normes de formation de base pour les conducteurs de camions commerciaux, et ça, c'est la classe 1. Donc, en même temps aussi, on va avoir une formation obligatoire pour les conducteurs de camions commerciaux.

**M. Grandmont :** D'accord, mais ça ne change rien à ma question. Pourquoi avoir enlevé la notion de cours théorique, cours pratique? Je veux dire, est-ce que c'est parce qu'il y a une possibilité qu'un jour, conduire un véhicule classe 5, ça pourrait être seulement un cours pratique ou seulement un cours théorique? Est-ce que c'est des cas de figure qui sont possibles? Sinon, pourquoi l'avoir enlevé?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, puis là, en plus, on souligne qu'à l'article 67 on vient le redire. On dit : «déterminer la formation à suivre par le candidat à l'obtention d'un permis de conduire de la classe demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis, les parties théoriques et pratiques qu'elle doit comporter, le moment où l'obligation d'avoir suivi avec succès l'une ou l'autre de ces parties est requise ainsi que les cas où un candidat est exempté de suivre la formation.

**M. Grandmont :** Donc, ça, ce serait par règlement?

**Mme Guilbault :** C'est ça, exact. Donc, c'est à l'article 67, qui va avec l'article 66 qui le précède, qui est... non, ce n'est pas le pouvoir habilitant. OK, c'est ça, bon, bien, en fait, peut-être, le collègue pourrait aller à l'article 67, comme ça, il va voir de quoi je parle. L'article 619 de ce code, modifié par l'article 29 du chapitre 18 des lois de 2018, est de nouveau modifié par l'insertion, après le paragraphe 6.3°, des suivants... et là on vient l'ajouter.

**M. Grandmont :** Donc, est-ce que vous pouvez me confirmer que, dans la loi, il va continuer d'être écrit qu'un cours de conduite pour... un cours de conduite classe 5, il va toujours y avoir une partie théorique et une partie pratique?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** Donc, dans la loi, c'est écrit : Il va toujours y avoir un cours théorique et un cours pratique pour un permis de conduire classe 5.

**Mme Guilbault :** Bien, il est écrit ici, à l'article 67, oui, 6.3.2°.

**M. Grandmont :** Parfait. Si c'est ça, c'est correct. C'est juste que je le voyais disparaître dans 40... bien, en fait, dans 66.1, donc, l'article 40, puis on pouvait se poser la question. Donc, c'est la même chose aussi pour motocyclette, cyclomoteur, promenade, c'est repris plus loin, ou ça, ça va être géré par règlement?

**Mme Guilbault :** Ça, peut-être, ma collègue pourrait répondre, parce que, là, il y a...

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, merci. Veuillez vous nommer, nommer votre titre. Est-ce qu'il y avait consentement? Oui? Parfait, il y a consentement, et veuillez vous nommer et nommer votre titre.

**Mme Plourde (Annie) :** Oui, bonjour. Mon nom est Annie Plourde, avocate à la Direction des affaires juridiques et du contentieux de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dans le fond, pour vous permettre de comprendre cette disposition et les prochaines dispositions, c'est qu'on est venus faire une modification plus générale pour venir assujettir les titulaires de permis à une formation obligatoire. Les cas et conditions dans lesquels la formation obligatoire va être prévue est prévu dans un règlement. Dans ce règlement-là... comme actuellement, on y prévoit à quel moment la partie pratique et théorique est exigée. Donc, c'est déjà le cas, et on fait juste consolider le pouvoir réglementaire à l'article 619, qu'on va voir un peu plus tard à l'article 67 du projet de loi.

**M. Grandmont :** Parfait, c'est très clair. Merci, Me Plourde.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 40? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 40 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 41, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** 41. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 66.1, du suivant :

«66.2. La société établit le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier et en fixe les paramètres. Elle peut, aux conditions qu'elle fixe, reconnaître un établissement d'enseignement, une école de conduite, une entreprise ou tout organisme pour dispenser ce programme.

«La société peut, en outre, déléguer à tout organisme son pouvoir de reconnaissance. Néanmoins, seule la société peut suspendre ou révoquer la reconnaissance accordée en cas de non-respect des conditions fixées.

«La société établit également, aux conditions qu'elle fixe et pour chacune des classes de permis, incluant pour toute mention s'y rapportant, la formation que les personnes appelées à dispenser le programme de formation pour la conduite doivent suivre. Elle peut dispenser elle-même cette formation ou elle peut autoriser aux conditions qu'elle fixe un établissement d'enseignement, une école de conduite, une entreprise ou tout autre organisme à la dispenser.»

En commentaire : L'article 41 du projet de loi introduit le nouvel article 66.2, lequel prévoit que la SAAQ établit le programme de formation à la conduite qui pourra être exigé conformément à l'article 66.1 du Code de la sécurité routière tel que remplacé.

Cet article prévoit également que la SAAQ peut, à certaines conditions, reconnaître un tiers pour dispenser cette formation ou déléguer son pouvoir de reconnaissance à tout organisme. Dans ce dernier cas, la SAAQ demeure la seule habilitée, comme actuellement, à révoquer la reconnaissance accordée en cas de non-respect des conditions s'y rapportant.

Enfin, cet article prévoit que la SAAQ peut déterminer la formation des personnes appelées à dispenser la formation aux conducteurs, qu'elle peut elle-même la dispenser ou autoriser des organismes à le faire.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 41? Non. S'il n'y a pas d'intervention, est-ce l'article 41 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 42.

**Mme Guilbault :** Article 42 : Les articles 90 et 91 de ce code sont modifiés par l'ajout, à la fin du troisième alinéa, de la phrase suivante : «La société peut aussi lui exiger pour l'obtention d'un tel permis de suivre la formation visée à l'article 66.1.»

En commentaire : L'article 42 du projet de loi modifie les articles 90 et 91 du Code de la sécurité routière afin de donner la possibilité à la SAAQ de requérir d'une personne qui demande l'échange d'un permis qui lui a été délivré ailleurs au Canada ou à l'extérieur du Canada qu'elle suive, le cas échéant, une formation à la conduite au-delà de la possibilité de lui exiger qu'elle se soumette à un examen de compétence pour certaines classes de permis.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Taschereau.

• (16 h 10) •

**M. Grandmont :** Oui, bien, merci, M. le Président. Dans les commentaires, on comprend, là, qu'on donne un cas de figure, puis c'était effectivement une des questions que je me posais, quel genre de besoin ça répondait. Là, on parle effectivement, là, donc, de personnes qui seraient de l'extérieur du Canada, qu'elles suivent, le cas échéant, une formation à la conduite au-delà de la possibilité de lui exiger qu'elle se soumette à un examen.

Donc, c'est un cas de figure qui existe, des gens, évidemment, qui viennent ici, qui arrivent de l'extérieur du Canada, et on pourrait, grâce à cet ajout-là, leur imposer de se soumettre à un examen de compétence pour certaines classes de permis. Quelle classe de permis en particulier on viserait avec ça? Est-ce qu'on parle surtout des travailleurs, par exemple, ou si c'est des véhicules de promenade? Bref, ça doit répondre à un besoin quand même, là, j'imagine, là, si on prend le temps de le mettre là-dedans.

**Mme Guilbault :** Oui, c'est en conformité avec ce que je décrivais tout à l'heure, là, la nouvelle formation obligatoire qu'on veut amener pour les... la classe 1 pour les véhicules commerciaux.

**M. Grandmont :** Seulement les véhicules commerciaux. Donc, c'est, pour l'instant, dans ce qui est pensé, là, derrière le... dans le texte du projet de loi, c'est principalement pour la classe 1 qu'on fait ça, mais on l'écrit de manière, disons, assez large, «peut exiger». Est-ce qu'on référerait à l'article... au permis classe 1, la société... de se soumettre... Quand on parle de la personne, là, est-ce qu'on parle de permis de classe 1 dans le texte proposé? Je pense que non.

**Mme Guilbault :** Non. Bien, c'est... On parle de la conduite d'un véhicule de commerce, d'un véhicule d'urgence, d'un autobus ou d'un minibus.

**M. Grandmont :** Ah! OK, parfait, excellent. Parfait. Ça m'avait échappé. Donc, on vient... Dans le fond, on vient vraiment l'arrimer avec l'idée que c'est un permis de classe 1. C'est dans ce contexte-là que ça s'établit. Parfait, excellent.

J'ai une petite question un peu champ gauche à vous poser, là, mais les articles 40, 41 et 42, qu'on vient juste de voir, là, est-ce qu'il y a un lien avec... Est-ce que c'est à quelque part dans le plan de sécurité routière, dans le plan d'action? Il n'y a pas de référence à ça, je pense.

**Mme Guilbault :** Bien, il y a des mesures qui touchent les véhicules lourds, la prévalence des véhicules lourds dans les accidents. C'est le dernier... formation et communication, dernière... Vous me faites penser que je ne l'ai pas sorti.

**M. Grandmont :** Oui, c'est important de l'avoir toujours proche.

**Mme Guilbault :** ...mais je sais que c'est dans la dernière section, probablement 25 ou 26.

**M. Grandmont :** Oui, je pense, c'est 26, véhicule commercial, 25, véhicule lourd.

**Mme Guilbault :** Ah! vous voyez...

**M. Grandmont :** Parfait, c'est dans...

**Mme Guilbault :** Bientôt, on n'en aura plus besoin. On n'aura plus besoin de la feuille.

**M. Grandmont :** Parfait, excellent. On va le savoir par coeur. Excellent, puis imaginez tout ce qu'on va ajouter en plus ensemble éventuellement. Ça va être formidable. On va augmenter le nombre d'actions avant de finir ça. Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** Donc, 26, rendre obligatoire la formation.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 42? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 42 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 43.

**Mme Guilbault :** 43. L'article 99 de ce code est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa du texte anglais, de «particulars» par «endorsements».

En commentaire : L'article 43 du projet de loi modifie la version anglaise de l'article 99 du Code de la sécurité routière afin d'ajuster la terminologie employée pour désigner en anglais la mention.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 43?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Pardon? Pas d'intervention? Est-ce que l'article 43 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. L'article 44.

**Mme Guilbault :** 44. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 99, du suivant :

«99.1. Il est interdit au titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur et au titulaire d'un permis probatoire de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette de conduire une motocyclette visée par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnées dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile.

«Cette interdiction s'applique également à l'égard du titulaire d'un permis de conduire auquel est ajouté la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette pendant les 24 mois suivant l'ajout de cette classe à son permis de conduire.

«Dans le calcul de la période visée au deuxième alinéa, il faut exclure toute période de suspension du permis ainsi que toute période pendant laquelle la personne n'était pas autorisée à conduire un véhicule routier en vertu du premier alinéa de l'article 93.1.»

En commentaire : L'article 44 du projet de loi introduit le nouvel article 99.1 au Code de la sécurité routière afin que le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette, le titulaire

d'un permis probatoire d'une telle classe ainsi que le titulaire d'un permis de conduire de cette classe, mais uniquement pendant les 24 mois suivant l'ajout de cette classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire, soit interdit de conduire une motocyclette visée par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnées dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile pour fixer la contribution d'assurance.

De plus, la période pendant laquelle le titulaire de permis n'était pas autorisé à conduire du fait que le permis est suspendu ou qu'il n'a pas payé les sommes exigibles pour conserver son permis n'est pas considérée aux fins du calcul de la période de 24 mois.

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

**M. Grandmont :** Oui, merci. J'aimerais savoir quelles sortes de motocyclettes sont visées par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnées dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile.

**Mme Guilbault :** Là, on dépasse un petit peu mes...

**M. Grandmont :** ...pas beaucoup de connaissances en motocyclettes, là.

**Mme Guilbault :** ...à la fois mes connaissances, mes compétences, voire mes intérêts personnels.

**M. Grandmont :** On vous a déjà vue sur un Sea Doo. On n'est pas loin.

**Mme Guilbault :** Oui, mais là, les motocyclettes, je ne suis pas encore rendue là.

**Le Président (M. Jacques) :** M. Grandmont, est-ce qu'il y a consentement?

**M. Grandmont :** Oui, absolument, absolument, bien entendu.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Taschereau. Je m'en excuse grandement. Veuillez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui. Alors, Lyne Vézina, directrice générale, recherche et développement en sécurité routière à la SAAQ.

Alors, les motos dont on parle, dans ce cas-ci, comme on le précise, ce sont les motos qui apparaissent en annexe du Règlement sur la contribution d'assurance. Donc, ce sont les motos dites à risque. Donc, lorsqu'on a fait nos analyses actuarielles, lorsque les actuaires de la société ont catégorisé, à l'aide des ingénieurs, évidemment, de la société... lorsqu'ils ont catégorisé un certain type de moto, qui était principalement des motos sport, là, ou des motos à carénage bas, on parle de relation poids-puissance également dans ce cas-là... Donc, on arrive à isoler un groupe de motocyclettes qui présentent davantage de risques.

Alors, c'est ça qu'on veut venir encadrer par la mesure à cet article-ci puisque... puis on parle également des apprentis parce qu'on veut promouvoir un accès progressif aux types de motos qu'un nouveau motocycliste pourra conduire à terme.

**M. Grandmont :** Merci. Mais donc on... C'est parce qu'on sait... On est capable de savoir, effectivement, statistiquement, qu'il y a des types... certains types de motos qui sont... où on peut observer que leur utilisation augmente la prévalence des accidents, des collisions, bon, sorties de route et compagnie, et donc on veut, progressivement, pour les jeunes qui décideraient... ou, en tout cas, pour les personnes qui sont apprenties, parce que ça ne dépend pas de l'âge, un permis d'apprenti...

**Mme Vézina (Lyne) :** Ça va être... On vise ici les apprentis, les probatoires. Donc, pourquoi on parle de probatoire, c'est... Lorsqu'il s'agit d'un premier permis, la personne va être assujettie à un probatoire, mais, si, par exemple, quelqu'un arrive à prendre une classe moto à la suite d'un permis de classe 5 ou d'un permis de véhicule de promenade standard, bien, il ne passe pas par le permis probatoire. Alors, c'est pour ça qu'on introduit la notion des deux années subséquentes après l'obtention de sa classe 6A. Donc, ce qu'on veut couvrir, ce sont les trois premières années de conduite d'une moto... et qui n'est pas relié à l'âge, c'est... Tout nouveau motocycliste présente un risque accru de par l'inexpérience avec une motocyclette.

**M. Grandmont :** Donc, il n'y a pas de lien avec l'âge. C'est plutôt la possession ou pas d'un permis de classe 5 avant qui va faire qu'après ça on va aller vers un temporaire puis, après ça, deux années de délai avant de pouvoir aller dans cette catégorie de motocyclette là. Puis, quand on n'a pas de permis de classe 5, dans le fond, on fait un an temporaire, deux ans de probatoire puis, après ça, on peut y aller pour ce type de véhicule-là.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui, dans le fond, c'est pour être en mesure, M. le Président, de couvrir les trois premières années d'expérience d'un nouveau motocycliste, dépendamment du parcours par lequel il arrive, est-ce qu'il a passé préalablement par une classe 5 ou pas.

**M. Grandmont :** Ça me semble une bonne idée. Actuellement, c'est quoi, en fait, là, qui est le parcours normal pour pouvoir accéder à ce type de véhicule là, là, de motocyclette-là, qui est plus risqué, disons?

**Mme Vézina (Lyne) :** Bien, à l'heure actuelle, il n'y a aucune restriction de quelque nature que ce soit. Donc, on peut commencer, au jour 1, avec la moto ultrasport.

**M. Grandmont :** Ah oui? OK. Donc, même avec le premier... le permis temporaire puis faire son probatoire aussi avec...

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui, tout à fait. Tout à fait.

**M. Grandmont :** ...puis il n'y a pas de période de deux ans pour les gens qui avaient un permis de classe 5?

**Mme Vézina (Lyne) :** Exact.

**M. Grandmont :** Parfait. Bien, merci beaucoup. C'était très clair.

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

**M. Derraji :** Dans la même logique, est-ce qu'il y a des marques ciblées? C'est pour cela qu'on veut le laisser, «visée par la liste des marques et des modèles». Donc, clairement, il y a des marques ciblées.

• (16 h 20) •

**Mme Vézina (Lyne) :** Tout à fait. L'annexe au Règlement sur les contributions d'assurance détermine les 10 caractères... les 10 premiers caractères du numéro d'identification de la moto, la marque, le modèle, l'année. Donc, c'est une liste exhaustive de l'ensemble des motos qui sont identifiées comme étant à risque et qui servent sur la base de la... sur laquelle on se base pour l'exercice de tarification à l'heure actuelle.

**M. Derraji :** C'est bon. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 44? Est-ce que l'article 44 est adopté? Adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui, oui, l'article 44 est adopté. L'article 45, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, article 45 : L'article 140.1 de ce code est modifié par l'insertion, après «du cinquième alinéa de l'article 99», de «, à l'article 99.1».

Commentaire : L'article 45 du projet de loi modifie l'article 140.1 du Code de la sécurité routière afin de prévoir la disposition pénale applicable en cas de non-respect de l'interdiction de conduire une motocyclette visée par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnés dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile pour fixer la contribution d'assurance. Le contrevenant est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Donc, je veux juste être sûr de bien comprendre. Là, on fait référence à l'article 44 qu'on vient tout juste d'adopter. C'est bien ça? Donc, si quelqu'un se fait prendre avec une moto qui est... qu'il n'est pas supposé conduire, finalement, parce qu'il n'est pas... il n'a pas passé son trois ans sur une plus petite cylindrée, bien, dans le fond, il est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. Est-ce qu'il y a des... Ça me semble peu, là, considérant la dangerosité que ça peut avoir, là. On a bien compris, tout à l'heure, en discutant, là, avec Mme Vézina, qu'il y avait des risques quand même assez élevés. Est-ce qu'il y a des mesures pour récidive? Est-ce qu'il y a déjà un processus qui est encadré pour éviter que cette personne-là, bien, paie puis... parce que, finalement, ça m'apparaît quand même une amende relativement basse, alors qu'elle est... qu'elle conduit un véhicule... elle est prise à conduire un véhicule qu'elle n'est pas supposée conduire.

Dans le fond, c'est comme si on avait quelqu'un qui était d'une autre classe, puis qui a un permis de classe 5, puis qui décide de conduire... peut-être, l'exemple est un peu fort, mais conduit une autre classe. Dans le fond, il n'est pas supposé conduire ce type de véhicule là, là. Ça fait que j'ai de la misère à voir à ce que... ou peut-être qu'effectivement il y a d'autres... tu sais, il y a une aggravation, s'il y a récidive, là, mais peut-être juste qu'on puisse le comprendre, c'est peut-être déjà prévu ailleurs. Ce serait ça, ma question.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, ce qu'on nous dit, c'est que l'amende proposée est essentiellement la même que celle prévue à l'égard d'autres interdictions auxquelles est assujéti le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette, telles que l'interdiction de transporter des passagers et celle de conduire entre minuit et cinq heures.

**M. Grandmont :** D'accord. Puis est-ce qu'il y a un processus... En fait, est-ce qu'il y a... S'il y a récidive, qu'est-ce qui se passe? Est-ce qu'il y a une aggravation, est-ce que... pas une aggravation, mais est-ce qu'il y a une augmentation de l'amende, de la contravention?

**Mme Guilbault :** Non, c'est la même amende.

**M. Grandmont :** Donc, à chaque fois que cette personne-là va se faire prendre, elle va avoir la même amende?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 45? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 45 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Parfait. Merci. Article 46.

**Mme Guilbault :** Article 46 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 202.2.0.1, édicté par l'article 26 du chapitre 13 des lois de 2022, du suivant :

«202.2.0.2. Il est interdit au titulaire d'un permis de conduire auquel est ajouté la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette, autre que la classe 6E, de conduire un tel véhicule ou d'en avoir la garde ou le contrôle s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme, pendant les 24 mois suivant l'ajout de cette classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire.

«Dans le calcul de la période visée au premier alinéa, il faut exclure toute période de suspension du permis ainsi que toute période pendant laquelle la personne n'était pas autorisée à conduire un véhicule routier en vertu du premier alinéa de l'article 93.1.

«Le premier alinéa ne s'applique pas à une personne visée à l'article 202.2.»

En commentaire : L'article 46 du projet de loi introduit le nouvel article 202.2.0.2 au Code de la sécurité routière afin que le titulaire d'un permis de conduire auquel est ajouté la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette autre que la classe 6E ne puisse conduire un tel véhicule avec une quelconque présence d'alcool dans l'organisme pendant les 24 mois suivant l'ajout de la classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire.

De plus, la période pendant laquelle le titulaire de permis n'était pas autorisé à conduire du fait que le permis est suspendu ou qu'il n'a pas payé les sommes exigibles pour conserver son permis n'est pas considérée aux fins du calcul de la période de 24 mois. Enfin, cette nouvelle interdiction ne s'applique pas à une personne qui est déjà visée par une interdiction de conduire tout véhicule avec une quelconque présence d'alcool.

Et, pour information, peut-être, la classe 6E qui est exclue autorise notamment la conduite d'une motocyclette à trois roues répondant à certaines caractéristiques prescrites par règlement, exemple, les Spyder. Peut-être que... moi, je me suis demandé c'était quoi en le lisant.

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

**M. Derraji :** ...j'ai bien lu l'article et les commentaires, mais est-ce que la ministre peut nous expliquer vraiment le pourquoi de cet article?

**Mme Guilbault :** Bien, on vient ajouter... Bien, j'ai souvent plaidé la sévérité globale en matière de conduite avec les facultés affaiblies. J'avais déjà expliqué qu'on aurait l'article 46, qui venait ajouter l'interdiction pour les nouveaux permis de moto. Alors, voilà l'article.

**M. Derraji :** Donc, oui, mais... et là vous dites qu'il est interdit au titulaire d'un permis de conduire auquel est ajoutée la classe appropriée... la conduite d'un motocycliste. Donc, ils peuvent...

**Mme Guilbault :** Pendant 24 mois, oui.

**M. Derraji :** Oui, mais ils peuvent continuer à conduire la classe 6E?

**Mme Guilbault :** Oui, bien là, la classe 6E, j'avoue que je ne sais pas si c'est une spécificité.

**Une voix :** ...

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

*(Suspension de la séance à 16 h 26)*

*(Reprise à 16 h 37)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions à une discussion entre M. le député de Nelligan et Mme la ministre sur l'article 46. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, je ne me souviens pas c'était quoi exactement la question. Sur le 6E ou...

**M. Derraji :** C'est moi qui vous l'a posée.

**Mme Guilbault :** Ah oui! OK. Pourquoi on l'excluait?

**M. Derraji :** Oui.

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, en fait, c'est que ce qu'on dit... puis là on cherche les chiffres comparatifs, mais l'introduction de l'article, il se basait sur le nombre de conducteurs de moto impliqués dans un accident selon l'expérience, le type de moto et la nature des dommages. C'est pour ça qu'on parle des motos pendant les 24 premiers mois. Et les statistiques qu'on a ici, c'est que 32 % des conducteurs de moto impliqués dans un accident qui avaient une expérience de 24 mois et moins... en fait, c'est ça, 32 % des conducteurs de moto impliqués dans des accidents de moto avaient une expérience de 24 mois et moins. Donc, considérant la prévalence, justement, on a ciblé ce groupe-là. Et pour les motos à risque, dont on a parlé à l'article tout à l'heure, c'est 45,5 % des conducteurs de moto de 24 mois et moins d'expérience qui sont des conducteurs impliqués dans les accidents.

**M. Derraji :** OK. Et, un peu plus tard, vous parlez qu'il y a présence d'alcool dans son organisme. On parle toujours de la même classe?

**Mme Guilbault :** On parle des conducteurs, oui, des titulaires de permis de conduire auxquels est ajoutée la classe appropriée à la conduite d'une moto.

**M. Derraji :** OK. Mais on ne parle pas de quel taux d'alcool. C'est zéro alcool?

**Mme Guilbault :** C'est zéro alcool pendant 24 mois.

**M. Derraji :** Pour ceux qui conduisent des motos, en bas de 24 mois?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Et, après 24 mois, ils peuvent quand même boire jusqu'à 0,08?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Et, en bas de deux ans d'expérience, ils n'ont pas le droit de ne boire aucun verre, donc risque zéro?

**Mme Guilbault :** Non, c'est ça. Puis, en même temps, ça laisse le temps de pratiquer, de développer... tu sais, parce que c'est quand même un apprentissage, conduire une moto. Puis, comme je vous dis, ça repose sur les données des accidents impliquant des conducteurs de moto.

**M. Derraji :** J'adore quand vous dites que ça repose sur les données. Donc, l'alcool en bas de 24 mois d'expérience est dangereux, mais, après 24 mois, il n'est plus dangereux?

**Mme Guilbault :** Bien, il s'expose au même régime que tous les autres conducteurs. On vient ajouter une brique de plus aux remparts de moyens contre la conduite avec les facultés affaiblies.

• (16 h 40) •

**M. Derraji :** Je ne veux pas embarquer sur ce débat sur des briques ou pas de briques, mais j'essaie juste de comprendre la logique que la brique, elle est là pour 24 mois et moins, zéro alcool, et, 24 mois et un jour de plus, tu peux prendre de la bière, tu peux boire jusqu'à 0,079. Il n'y a aucun incident, il n'y a rien, il n'y a aucun effet. C'est ce que cet article nous expose.

**Mme Guilbault :** Bien, il y a déjà des mesures similaires pour les conducteurs avec un permis probatoire, c'est 24 mois sans alcool. Les apprentis conducteurs, c'est 12 mois sans alcool. Les...

**M. Derraji :** Les véhicules lourds aussi, les véhicules lourds, c'est interdit.

**Mme Guilbault :** Les véhicules lourds... bien, ça dépend. Des véhicules lourds, commerciaux, c'est 0,05. Les véhicules de transport de personnes, c'est zéro alcool. Les conducteurs de 22 ans et moins, c'est zéro alcool. Alors... mais une fois qu'ils ont 23 ans, c'est 0,08.

**M. Derraji :** La classe 6E, c'est dans une annexe. C'est déjà annexé dans... c'est publié, hein, les... Désolé.

**Mme Guilbault :** Je ne sais pas. Est-ce que c'est sur Internet? Dans quel sens?

**M. Derraji :** C'est juste que, depuis tout à l'heure, on se parle sur la classe 6E. Nous, on n'est pas familier, je ne suis pas familier, mais les gens peuvent s'y retrouver facilement?

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Oui, 6E.

**Mme Guilbault :** Mais les gens, vous parlez de qui? Les gens qui vont utiliser le code?

**M. Derraji :** Oui, oui. Absolument, oui.

**Mme Guilbault :** Ah! bien oui. Est-ce que c'est défini ailleurs dans le code?

**M. Derraji :** Oui, oui, exact. C'est juste ça, parce que depuis tout à l'heure que nous, on cherche. C'est juste, est-ce que...

**Mme Guilbault :** C'est le règlement sur les permis, article 28.11.1.

**M. Derraji :** Donc, c'est accessible. On parle des marques, on parle des... En fait, on définit les...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, article 28.11.1 du règlement sur les permis... c'est ça, son nom, en tout cas, puis ça dit : «La classe 6E autorise la conduite d'une motocyclette à trois roues non munie d'une caisse adjacente qui présente les caractéristiques suivantes : Elle est conçue pour rouler sur trois roues...» Bien, enfin, voulez-vous que je vous le lise?

**M. Derraji :** Ça, c'est les Spyder que vous avez dit tout à l'heure?

**Mme Guilbault :** Bien là, honnêtement, moi, je ne sais pas s'il existe d'autres sortes de véhicules qui correspondent à ça, là. Ah! ici, on a un document de la SAAQ.

**M. Derraji :** Ça, c'est bon.

**Mme Guilbault :** C'est très bien fait, on a tous les... on a... regarde, 4A, 4B, 5, 6A, 6B, 6C, 6 D. 6E, bien, c'est ça, ici, là.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce que vous pouvez partager ce document à la commission, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Ah oui! pas de problème. C'est un genre de VTT ou... Non, peut-être pas. Non, non, c'est ça, ce n'est pas un VTT. En tout cas, c'est ça, je ne m'aventurerai pas là-dedans, là, mais il y a une image, il y a trois roues.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, est-ce qu'il y a d'autres... M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui, merci. Donc, j'étais content d'entendre la ministre parler de données, là, pour, dans le fond, argumenter sur le fait que certains types de véhicules puis certains types de personnes sont assujettis à certains types de limites, en fait, d'alcool dans le sang, là, donc, selon l'expérience, selon le type de permis, selon le type de véhicule aussi qui est...

Bon, on ne referra pas le débat, mais je veux juste souligner quand même que tout le débat sur l'alcool au volant, on l'a fait quand même en argumentant sur les données, nous, tu sais, du côté des oppositions aussi. Ça n'a pas semblé émouvoir la ministre à ce moment-là, mais disons qu'on part sur la base de cette conversation-là. Moi, j'aimerais savoir s'il y a un lien ou s'il y a une... Ce serait quoi, en fait, la prévalence ou le lien... En fait, ma question est simple : Est-ce qu'il y a plus d'accidents chez les motocyclistes dus à l'alcool ou pas? Je ne sais pas si on a des

données là-dessus. J'imagine que oui, là, je ne sais pas, mais, tu sais, le lien entre utilisation d'une motocyclette et alcool, est-ce qu'il y a une... est-ce qu'on a une plus grande prévalence d'accidents, collisions qu'au niveau... ou de la gravité du type d'accident aussi, là, que ce qu'il y a dans les automobiles, là, disons, de promenade 5, là?

**Mme Guilbault :** On n'a pas les données à portée de la main, mais on pourrait faire la vérification, parce qu'il faudrait refaire la proportion, dans le fond.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça, effectivement, j'aimerais savoir la proportion, là, dans le fond, des gens qui seraient en consommation d'alcool. Puis d'ailleurs, je ne sais pas aussi, là, peut-être qu'à la SAAQ, on a ces données-là, là. Est-ce que les gens seront les... suite à un décès ou suite à une collision, quand un policier soupçonne qu'il y a présence d'alcool dans le sang chez la personne qui conduisait la motocyclette ou le véhicule, par ailleurs, aussi, là, la question pourrait être bonne pour les deux, est-ce qu'on comptabilise le taux d'alcool? Dans le fond, est-ce que c'est des données qui sont accessibles pour savoir un peu, dans le fond, les gens qui sont impliqués dans des accidents? Donc, selon le type de véhicule, on est capable de savoir aussi, bien, est-ce qu'il y a des gens qui étaient en... qui avaient de l'alcool dans le sang puis qui étaient un peu en bas de 0,05, d'autres qui étaient entre 0,05 et 0,08, puis évidemment les autres qui étaient en haut de 0,08? Est-ce que ce genre de données là existent puis c'est accessible?

Parce que, dans les bilans de la SAAQ, on a de l'information... Je l'ai dit tantôt, puis je le salue, c'est important puis c'est un... c'est des bilans routiers qui sont essentiels, là, à la compréhension de comment travailler pour améliorer, sur quoi travailler, sur quel genre de sensibilisation faire. Puis, en même temps, sur la question d'alcool au volant, il y a très peu de données accessibles, ce qui fait qu'on a un débat un peu, disons, ardu parce qu'on a de la misère à savoir exactement, là, quel est le nombre de personnes impliquées dans les accidents selon le type de véhicule, selon le type de permis et selon la quantité d'alcool qu'il y avait dans le sang. Puis trois catégories seraient bien suffisantes, là : en bas de 0,05; 0,05-0,08; et en haut de 0,08.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, il existe... En fait, c'est ça, là, le bilan dont je parlais ce matin, que fait la SAAQ... et j'essaie juste de voir en même temps, là... c'est ça, en annexe ici... parce qu'il y a toujours... Tu sais, ce n'est pas tout le monde qui est testé, donc c'est sûr que ce n'est pas forcément exhaustif. On précise bien «ayant subi un test d'alcoolémie», mais, c'est ça, on l'a par sexe...

**M. Grandmont :** Mais ça, «ayant subi un test d'alcoolémie», ça, c'est à la discrétion du policier, mettons?

**Mme Guilbault :** ...par type de véhicule... c'est ça, il y en a une ici, motocyclette ou cyclomoteur. Donc là... Mais, en tout cas, c'est juste par catégories, ça fait qu'ils sont tous à 100 % parce qu'ils sont dans la même catégorie. Ça fait qu'il faudrait... dans le fond, il faudrait rejouer avec les chiffres, là.

**M. Grandmont :** Bien, c'est un peu ça, mon point, en fait, c'est qu'on a des données sur l'alcool au volant dans le bilan de la SAAQ. Puis, encore une fois, je le salue, c'est intéressant puis c'est important, mais le niveau de ventilation est assez faible, donc les données sont très agrégées. C'est difficile de savoir exactement sur quoi intervenir.

Je vous dirais que, comme membre de l'opposition, là, puis peut-être que la partie gouvernementale a davantage d'information par rapport à ça, moi, je serais très intéressé à ce que la ministre nous partage les données qu'elle aurait pu avoir, qui nous permettraient de voir effectivement, là, selon le type de véhicule, donc des permis de... des permis de conduire pour les véhicules de promenade, donc classe 5, puis, après ça, les classes 1, 2, 3, 4, 6, quand il y a eu, effectivement, accident, et donc sur décision, là, du policier, là, des corps policiers, de faire passer un test éthylométrique, bien, quel était le résultat puis il se situait où. Tu sais, pas juste : Est-ce qu'on était en haut de 0,08, mais aussi, est-ce qu'on était entre 0,08, 0,05, ou en deçà, ou pas du tout? Tu sais, on peut être à zéro aussi, là. Il peut y avoir... on peut soupçonner une présence d'alcool puis il n'en a pas, mais avoir ce genre d'information là serait utile et pertinent à notre compréhension du phénomène de l'alcool au volant.

Puis là je le prends vraiment sous l'angle, là, des motocyclettes parce que, bon, c'est un sujet intéressant en soi, mais, tu sais, considérant l'ampleur du débat qu'on a pu avoir là-dessus, il me semble que d'avoir des données un petit peu plus raffinées, là, mieux ventilées, ce serait intéressant aussi. Je veux dire, Mme la ministre le reconnaissait elle-même, là. On regarde les tableaux puis c'est peu parlant, quand même, malgré tout, là.

**Mme Guilbault :** Non. Bien, en fait, ça dépend. C'est que c'est ce qu'il faudrait faire... puis là je n'aurai pas le temps de le faire là, là, mais c'est qu'il faudrait rapporter... Tu sais, les statistiques, c'est : automobile, camion léger, camion lourd, tracteur routier, motocyclette, cyclomoteur, motoneige, etc., donc il y a le nombre total pour chaque sous-catégorie. Donc, en théorie... puis j'ai le total ici, en bas, dans le fond, sur 146. Ça fait que, déjà, il faudrait que je ramène mon sous-total, motocyclette, cyclomoteur, 32 sur 146, qui est à peu près... pas tout à fait 20 %... Tu sais, en tout cas, il y aurait peut-être une petite opération à faire, mais, c'est ça, je ne la ferai pas au micro ici, mais on peut transmettre le bilan à mes collègues.

C'est sûr que, là, pour dire de générer des nouvelles données... là, on n'a pas... on n'a pas ces données-là ici. La SAAQ se base sur les données du coroner, ça fait que ce serait vraiment de faire une demande au Bureau du coroner, s'ils sont capables de raffiner un petit peu plus. Et, si c'est toujours M. Perron qui s'occupe de ça, il y a peut-être des possibilités. Mais là, honnêtement, ça dépasse... Ce n'est pas nos données aux Transports ni même à la SAAQ, c'est vraiment au bureau du coroner.

• (16 h 50) •

**M. Grandmont :** Est-ce que chaque collision... parce que, là, on parle de collision avec décès, c'est ça? Quand il y a...

**Mme Guilbault :** Bien, ici, c'est le nombre de conducteurs...

**M. Grandmont :** Quand c'est le coroner, c'est toujours avec décès, là.

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est conducteurs décédés.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça, parce qu'il y a une partie qu'effectivement c'est le coroner qui pourrait nous aiguiller là-dessus. Ça, je le conçois, il y a tous les accidents graves. Parce que je vous rappelle aussi la Vision Zéro, hein, c'est viser zéro accident grave et décès sur les routes.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** Puis toute la partie des accidents graves n'est pas tant que ça... En fait, peut-être que la SAAQ a des données là-dessus, peut-être que les corps policiers les regroupent, les centralisent à quelque part, mais ce n'est certainement pas le coroner qui va les traiter, parce qu'évidemment il n'y a pas nécessairement mort dans ces cas-là, puis le coroner intervient juste ou enquête seulement s'il y a décès.

Donc, je réitère la demande, là. Si vous... si soit la ministre, le ministère ou la SAAQ avait des données mieux ventilées, qui toucheraient à la fois les accidents graves... puis évidemment, on pourrait voir, là, du côté du coroner pour ce qui est des décès, moi, je serais vraiment intéressé à savoir, là, quel est le taux d'alcoolémie pour les... pour ces deux types d'accidents là, puis répartis et ventilés selon le type de véhicule conduit, dans le fond.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui. C'est ça, on va valider, mais probablement qu'on n'en a pas, parce que, ce qu'on m'explique, c'est que c'est plus compliqué quand il n'y a pas de décès parce qu'il n'y a pas de prélèvement systématique sur les conducteurs quand ils ne sont pas décédés, alors que, quand ils sont décédés, le prélèvement...

**M. Grandmont :** Est automatique, évidemment, là. Donc, quand il y a...

**Mme Guilbault :** ...à l'évidence, est plus simple à faire.

**M. Grandmont :** Bien, c'est sûr que le consentement est plus facile à aller chercher. Mais pour ce qui est d'un accident grave, il peut... ça doit arriver quand même que le policier ou la policière demande le passage d'un test éthylométrique. J'imagine que ça doit être même assez fréquent. Dans le cas d'un accident sur la route, j'imagine que c'est un des réflexes premiers qu'un policier doit avoir sur le terrain, là, donc, il doit y avoir des données quelque part. Ma question, c'est de savoir : Où est-ce qu'elles sont regroupées, ces données-là?

**Mme Guilbault :** Oui. Il faut qu'il y ait... Bien, d'abord, il faut qu'il y ait des motifs sérieux pour pouvoir le requérir. Puis ce qu'on me dit aussi, c'est que, par exemple, si le conducteur est blessé dans l'accident, on le conduit d'abord à l'hôpital, puis là, ensuite, ça peut amener des délais puis des circonstances qui font que c'est difficile de faire le prélèvement...

**M. Grandmont :** OK. Mais ces données-là, est-ce...

**Mme Guilbault :** ...ou de le faire en temps opportun.

**M. Grandmont :** Oui, oui, c'est ça, évidemment, parce qu'il y a des délais à respecter, là. Mais donc, ce que je comprends, c'est qu'il doit y avoir des données en quelque part, mais est-ce qu'on sait où elles sont centralisées ou est-ce qu'elles sont juste centralisées ou pas du tout centralisées? En fait, la question devrait être ça, là, avant de savoir où elles sont.

**Mme Guilbault :** Non.

**M. Grandmont :** Donc, c'est chaque corps policier au Québec qui fait... selon son libre arbitre, en fait, décide de faire passer un test éthylométrique en fonction de paramètres, là, qui sont déjà existants, là, évidemment, là, la probabilité ou, en fait, le soupçon raisonnable en fonction de paramètres, là, qui sont déjà existants, là... évidemment, là, la probabilité ou, en fait, le soupçon raisonnable. Puis, après ça, il faut que ça se fasse selon certaines normes, dans certains délais, mais, dans les faits, chaque corps policier peut faire ces tests-là. Donc, c'est... il n'y a pas centralisation qui est faite. Ce n'est pas envoyé à la SAAQ pour dresser des bilans de sécurité routière.

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. Bien, comme on disait...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Je suis en train de vérifier dans le guide des pratiques policières, la pratique policière en question, mais...

**M. Grandmont :** Oui, oui, c'est bon. Je peux peut-être passer le temps à vous raconter une histoire. J'ai une vraie histoire à vous raconter, si vous voulez.

**Mme Guilbault :** Non, non, non. Bien, ce n'est pas ça, c'est parce que... C'est ça, c'est... on me confirme, ça prend un motif, puis l'avis puis la sécurité de la personne, donc le transport à l'hôpital, les soins à prodiguer passent avant, passent... ont préséance, là. Donc, ça amène, des fois, le fait qu'on ne peut pas faire de prélèvement ou ne peut pas...

**M. Grandmont :** Pendant que votre collègue cherche l'information, je veux juste... là où je veux m'en aller, en fait, c'est que ça prend des données pour pouvoir faire améliorer les choses, là. À Montréal, je ne sais pas si vous connaissez la notion... je ne sais pas si Mme la ministre connaît la notion d'emportierage, là, le fait d'ouvrir sa portière, puis il y a un cycliste qui mange la porte, dans le fond. C'est quelque chose... c'est un phénomène qui existe depuis toujours, en fait, là... en fait, malheureusement, qui est très dangereux. Il commence à y avoir de la sensibilisation, notamment, là, il y a des groupes, il y a quelques années, qui ont fait la promotion de l'ouverture à la hollandaise. Donc, on en profite pour ouvrir la porte non pas avec la main gauche, mais avec la main droite pour être sûr de regarder à l'arrière s'il y a un cycliste qui s'en vient. Puis, bon, il y a une multiplication...

**Mme Guilbault :** Dont la SAAQ.

**M. Grandmont :** Oui, effectivement, la SAAQ, je pense, a fait la promotion de ça, d'ailleurs. On est très, très contents. Mais toujours est-il que, pendant plusieurs années, le phénomène de l'emportierage n'était pas mesuré, donc les services de police ne comptabilisaient pas ce phénomène-là. Donc, quand il y avait un accident, c'était simplement une collision entre un automobiliste puis un cycliste, puis il n'y avait pas de... il n'y avait pas d'analyse particulière qui était faite sur ça. Or, tous les cyclistes savent très bien que c'est quelque chose qui arrive malheureusement trop souvent ou qui est source d'insécurité très grande. Puis la ville de Montréal a commencé à le faire, à un moment donné, justement en lien avec la Vision Zéro. Ils ont dit : Bien, tu sais, c'est un phénomène dont on entend de plus en plus parler, on veut augmenter le nombre de cyclistes dans la ville, on fait davantage d'infrastructures. Bien, pour éviter que ça arrive, bien, on va le documenter, parce que ce qui se mesure peut s'améliorer.

Donc, l'histoire, c'est ça. C'est juste que la ville de Montréal s'est mise à le comptabiliser, puis sur les billets de contraventions de la police de Montréal, maintenant, bien, il y a une coche : emportierage. C'est aussi simple que ça, mais c'est maintenant... ça fait partie de la comptabilisation, puis il est rentré dans les statistiques.

Donc, ma question, c'est... porte sur ça, dans le fond. Tu sais, on a beaucoup parlé d'alcool au volant, à savoir, bon, bien, est-ce qu'on devrait descendre à 0,05? 0,08, c'est-tu suffisant? On ne sait pas quoi... Puis là, quand on donnait des arguments, bien, c'était beaucoup basé sur des expériences étrangères, que ce soit dans le Canada, ou que ce soit en Europe, ou peu importe, aux États-Unis, puis on n'a jamais trop compris sur quelle base la décision de la partie gouvernementale s'est faite. Je ne veux pas revenir sur le débat, mais ce que je veux dire, c'est que, si on ne mesure pas ça, on ne pourra pas s'améliorer.

Donc, moi, ce que j'insisterais la SAAQ à faire, parce que je pense que c'est le bon organe pour le faire, parce que, de toute façon, ils font déjà une comptabilisation sommaire, là, un peu trop agrégée, mais il reste à voir... mais c'est d'améliorer cette ventilation-là, améliorer la collecte d'informations, pour qu'après ça, quand on se repose les mêmes questions qu'on s'est posées pendant cette commission, bien, qu'on ait les bonnes données, tout le monde ensemble, puis qu'on puisse dire : Bien, voici la direction que nous devons prendre. Si on n'a pas fait cet effort de collecte de données d'abord... puis évidemment, ça, ça fait partie des cinq E, là, aller chercher l'information. L'évaluation, si on ne fait pas ce travail-là, bien, on va toujours être au même point mort, puis on va prendre des décisions, puis je ne veux pas dire... mettre des mots dans la bouche de la ministre, là, mais peut-être sur des prémisses qui ne sont pas les bonnes, alors que, si on avait toutes les mêmes informations, des informations québécoises, bien, on serait capable de peut-être prendre des meilleures décisions.

Donc, c'est pour ça que je m'en allais vers cette idée, là, d'avoir davantage... Cela dit, ma demande demeure, là. Si on est capable de nous donner davantage d'informations... Je comprends que, pour la partie décès, on fera les démarches, là, nous autres, de notre côté, auprès du coroner, mais, du côté de la partie gouvernementale ou de la SAAQ, si on a accès à des données sur le... pour les accidents, les accidents graves notamment... parce que c'est ce qui m'intéresse le plus, là, accidents graves et accidents mortels, et, après ça, le plus ventilé possible pour être capable de savoir : Est-ce que les gens étaient entre 0,05, 0,08, ou au-delà de 0,08, ou pas d'alcool?, mais qu'on puisse avoir accès à cette information-là. Moi, je serais très intéressé.

Donc, si on peut nous les transmettre, s'ils existent déjà... Si ces données-là n'existent pas, bien, posons-nous la question : Est-ce qu'on ne devrait pas agréger... tu sais, collecter davantage d'informations pour qu'à la prochaine discussion politique et médiatique là-dessus, bien, on parte tous avec les mêmes informations, là?

**Mme Guilbault :** Oui, j'en prends note, on va vérifier ce qu'on a. Comme j'expliquais, on n'a pas nécessairement ce que le collègue recherche. Puis aussi, c'est que, même si on collige... parce que certainement qu'en quelque part il y a

de l'information. Il y a une trace d'information, si on fait un prélèvement sur un conducteur non décédé... mais c'est que ce n'est pas exhaustif. Alors, tu sais, si tu n'as pas le... si, par exemple, tu as un échantillon, je ne sais pas, moi, de 30 conducteurs... là, on parlait des motos, donc 30 conducteurs de moto impliqués dans un accident grave, et, là-dessus, il y a seulement un prélèvement qui est fait sur 15... sur les 30, et, sur les 15, le prélèvement est positif, sept sur 15, finalement, le sept sur 30 ne veut pas dire grand-chose. C'est ça que je veux dire.

• (17 heures) •

**M. Grandmont :** Bien, moi, je fais confiance au protocole policier. Je pense que leur... tu sais, puis je n'ai pas de raison de le mettre en doute pour l'instant. Il doit y avoir un doute raisonnable, ils ont leur façon de procéder, puis je suis persuadé qu'ils le font de façon très, très consciencieuse. Je pense que, si on est capable de savoir le taux de collecte d'alcool... Le résultat, quand ils ont... quand le test a été fait, il pourrait être négatif, il pourrait être entre 0,05 et 0,08, il pourrait être au-delà de 0,08. Puis évidemment, c'est des données anonymes, donc il n'y a jamais moyen de retracer la personne. Si on avait ça... puis, après ça, bien, on sait le nombre d'accidents. On les a, ça, c'est des données qui sont publiques dans le bilan, là. On est capables de savoir... de faire le ratio, en fait, entre les deux, là.

Donc, l'information, c'est juste de l'avoir. Donc, s'il y a des accidents graves, bien, combien étaient à 0,08 sur le nombre total des accidents? Combien étaient entre 0,05 et 0,08 sur le nombre total des accidents? Ça nous donnerait une bonne perspective pour chaque type de permis de conduire, chaque type de véhicule, bien, tu sais, la prévalence de l'alcool comme facteur aggravant d'un accident selon le type de véhicule. Moi, je pense que c'est des données qui sont utiles et importantes, puis un peu dans le même sens de ce que, vous, vous avez fait, là, effectivement, là... Tu sais, la ministre a dit : Il y a des mesures qu'on met en place, na, na, na, puis tout ça, puis il y a des classes de permis de conduire qui sont exemptées, parce qu'on considère que la consommation d'alcool n'est pas un facteur aggravant. Moi, c'est exactement dans la même lignée que ce que Mme la ministre propose.

**Mme Guilbault :** Oui, alors... bien, j'ai noté la suggestion du collègue.

**M. Grandmont :** Mais je réitère, il y a une demande qui venait avec aussi, ce n'est pas juste une suggestion. C'est d'abord de savoir... S'il y a des données qui existent, merci de bien vouloir nous les transmettre, nous...

**Mme Guilbault :** Oui. Ça, je l'ai dit tout à l'heure.

**M. Grandmont :** Parfait, excellent. Puis sinon, pour la suggestion, bien, évidemment, je pense que c'est juste au bénéfice de tout le monde, pour avoir un meilleur impact.

**Mme Guilbault :** Et moi aussi, je fais confiance à l'excellent travail de nos policiers.

**M. Grandmont :** Oui, parfait. On est d'accord là-dessus.

**Mme Guilbault :** Québec solidaire aussi, de ce que je comprends. C'est bien.

**M. Grandmont :** Oui, oui. Ils travaillent très bien.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Donc, vous allez faire parvenir à la commission les documents, exactement?

**Mme Guilbault :** Si on trouve de telles données, oui, on va les transmettre, tout à fait.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait, merci.

**M. Grandmont :** ...si jamais on n'a pas de réponse, bien, qu'on nous le dise aussi, là, parce qu'on ne met pas de délai de prescription sur cette demande, mais au moins...

**Mme Guilbault :** 45 jours.

**M. Grandmont :** ...qu'on nous dise : On a fait la demande puis, effectivement, on ne trouve rien.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Donc, nous serons informés du résultat de la recherche. Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 46? S'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que l'article 46 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 47.

**Mme Guilbault :** Article 47 : L'article 202.2.1.2 de ce code est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3° du deuxième alinéa, de «4 500 kg ou plus» par «moins de 4 500 kg».

En commentaire : L'article 47 du projet de loi modifie l'article 202.2.1.2 du Code de la sécurité routière afin d'ajuster l'exception prévue au paragraphe 3° du deuxième alinéa de cet article, afin que celle-ci s'applique plutôt aux véhicules lourds dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg.

Et ce qu'on m'explique, c'est qu'en fait il y avait eu une erreur, ou, en tout cas, une coquille, ou quelque chose d'inexact qui avait été inséré à l'époque, là. Donc, mes collègues ont probablement la page de gauche, texte actuel versus texte proposé. Donc, on voit que, dans le texte actuel, au numéro 3, on parle d'un véhicule lourd dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus, mais, en fait, ce qu'on voulait dire, c'est 4 000... et c'est moins de 4 500 kg. Donc, on le corrige.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 47 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 48.

**Mme Guilbault :** Article 48 : L'article 202.3 de ce code, modifié par l'article 43 du chapitre 19 des lois de 2018 et par l'article 28 du chapitre 13 des lois de 2022, est de nouveau modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «202.2.0.1,», de «202.2.0.2,».

En commentaire : L'article 48 apporte une modification de concordance à l'article 202.3 du Code de la sécurité routière afin de considérer la nouvelle interdiction de conduire avec quelque présence d'alcool dans l'organisme applicable aux titulaires d'un permis de conduire auquel est ajoutée la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette pendant les 24 mois suivant l'ajout de cette classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire. Cette modification vise à conférer aux agents de la paix le pouvoir de soumettre ces conducteurs à une épreuve de dépistage de l'alcool.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 48? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 48 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Article 49.

**Mme Guilbault :** 49. L'article 202.4 de ce code, modifié par l'article 29 du chapitre 13 des lois de 2022, est de nouveau modifié :

1° par l'insertion, dans le paragraphe 2.1° du premier alinéa et après «l'article 202.2.0.1», de «ou à l'article 202.2.0.2»;

2° par l'insertion, dans le dernier alinéa et après «l'article 202.2.0.1,», de «à l'article 202.2.0.2,».

En commentaire : La modification proposée par l'article 49 du projet de loi est complémentaire à la nouvelle interdiction de conduire avec quelque présence d'alcool dans l'organisme prévue à l'article 202.2.0.2 du Code de la sécurité routière. Ainsi, il est proposé que le permis soit suspendu pour une période de 90 jours, si le titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette conduit ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule avec quelque présence d'alcool dans son organisme pendant les 24 mois suivant l'ajout de la classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire. Néanmoins, cette suspension ne sera applicable qu'à l'égard de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 49? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui, bien, c'est un peu pour mon information personnelle. Ce n'est pas tant sur la proposition qui est faite que sur le... ce qui est mentionné comme étant non en vigueur. C'est quoi, ça? Je parle, là, de la fin... en fait, c'est le dernier, l'avant-dernier... l'avant-dernier alinéa, là, de l'article 204, là... 202.4, pardon. J'aimerais juste comprendre, c'est pour mon information personnelle, mais pourquoi il y a des... il y a un alinéa, dans le fond, qui est identifié au Code de la sécurité routière comme non en vigueur? C'est en grisé, là, dans le texte, là.

**Mme Guilbault :** Je vérifie.

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

*(Suspension de la séance à 17 h 07)*

*(Reprise à 17 h 23)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions à une question du député de Taschereau à Mme la ministre, et je crois que nous avons une réponse. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, et il a fallu que je me plonge dans les... d'où le délai, là, tu sais, l'espèce de superposition et de juxtaposition de références inter, intra-codes, etc.

Alors donc, pour essayer de simplifier la chose, là, dans le fond, il est question de l'article 202.4, puis là, c'est ça, il y a toujours le texte actuel versus proposé, texte actuel où le député a relevé le paragraphe en gris. Mais, dans le fond, cet article-là porte sur les suspensions, et donc toutes les suspensions en question sont... bien, existent. La seule qui n'est pas en vigueur en ce moment, justement, c'est celle qui réfère à l'interdiction qui est prévue à l'article 202.2.1 du Code de la sécurité routière, qui, lui, n'a jamais été mis en vigueur à travers les années. Il a été introduit là en 2002, alors, imaginez-vous, il y a eu beaucoup de monde depuis ce temps-là. Et il n'a jamais été mis en vigueur, entre autres, parce qu'au fil du temps... cet article-là, il visait des interdictions d'alcool, par exemple, véhicules lourds, taxis, et donc, au fil du temps s'est ajouté ces interdictions-là, de toute façon, dans d'autres articles ou... en tout cas, c'est...

Le fait est que ces gens-là sont quand même... ont quand même une interdiction d'alcool en ce moment, alors c'est comme si la mise en vigueur est un peu laissée en suspens, mais l'objectif est rencontré de manière périphérique...

**M. Grandmont :** C'est bon.

**Mme Guilbault :** ...si je peux m'exprimer ainsi.

**M. Grandmont :** Ça fait qu'on a comme un fossile d'article qui n'a jamais été sanctionné, dans le fond, là, finalement, mais vous me dites... vous me garantissez que, dans le fond...

**Mme Guilbault :** On pourrait paraphraser comme ça, oui.

**M. Grandmont :** Oui, c'est... mais vous me garantissez que, dans le fond, l'ensemble des interdictions sont prévues, encadrées ailleurs dans le Code de la sécurité routière. J'avoue que j'étais juste étonné de voir... puis je suis désolé du travail que ça a pu vous demander, mais j'étais étonné de voir ça apparaître, parce que, bon, effectivement, moi aussi, je me posais des questions sur le pourquoi... moi aussi, j'avais noté que ça datait de 2002. Puis, bien, en même temps, je... souvent, quand on fait un projet de loi, on en profite, justement, pour nettoyer, en fait, la loi qui est modifiée, donc le Code de la sécurité routière, dans ce cas-ci. Donc, je me demandais pourquoi ça n'avait pas été simplement... bien, en fait, s'il y avait des raisons.

Là, vous m'expliquez que, dans le fond, ça n'a juste pas été sanctionné puis que tout est couvert. Puis je me pose donc la question de pourquoi on n'en a pas profité pour le nettoyer, l'enlever, tout simplement, si, de toute façon, tout est répondu, par ailleurs.

**Mme Guilbault :** Bien, j'ai posé la question, mais là on me dit qu'il y a des ramifications. Alors, peut-être que ça prendrait...

**M. Grandmont :** Des ramifications? Qu'est-ce qu'on entend par «ramifications»? Savez-vous?

**Mme Guilbault :** Dans le fond, c'est qu'on pourrait l'abroger, mais peut-être que ça a des... bien, peut-être que ça génère de la concordance. Tu sais, des fois, là, il y a un effet domino, là, mais on peut le... je peux le vérifier. Tu sais, il y a peut-être des raisons où il faut le garder aussi, là. Je veux juste m'assurer, là, parce qu'en même temps, il ne dérange personne, ça fait que moi, je me dis, tu sais...

**M. Grandmont :** Non, c'est... bien, c'est un peu... c'est un peu le raisonnement que je me fais aussi.

**Mme Guilbault :** ...la prochaine fois.

**M. Grandmont :** Bien, c'est ça.

**Mme Guilbault :** Peut-être la prochaine fois.

**M. Grandmont :** En espérant que ce soit le plus tôt possible, mais... Non, c'est pour vous, hein, c'est votre projet de loi. Ça reste là, ce n'est pas... ce n'est pas une tache, ce n'est pas... c'est juste que c'est présent, puis on dirait que ça ne sert à rien. C'est comme un appendice, un peu, mais... puis ça ne risque pas d'exploser, visiblement, ça ne va pas nous exploser au visage. Donc, on peut le laisser là, moi, ça ne me dérange pas. Si c'est votre souhait, là, d'éventuellement l'abroger, écoutez, on pourrait toujours le réouvrir à la fin, nettoyer ça, en vous assurant, évidemment, qu'il n'y a pas de lien avec d'autres choses, là, parce que, si vous parlez de ramifications, je ne sais pas si c'est un terme juridique, dans ce cas-ci, qui est utilisé, mais c'est pour vous. Mais je n'en ferai pas un cas, je ne déchirerai pas ma chemise là-dessus, là.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 49? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 49 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Je voulais aussi vous informer que les classes de permis de conduire, le document que Mme la ministre nous a montré tout à l'heure, est sur Greffier. Donc, article 50.

**Mme Guilbault :** Merci, M. le Président. Article 50. L'article 202.8 de ce code, modifié par l'article 52 du chapitre 19 des lois de 2018 et par l'article 31 du chapitre 13 des lois de 2022, est de nouveau modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «à l'article 202.2.0.1», de «ou à l'article 202.2.0.2».

En commentaire : L'article 50 du projet de loi modifie l'article 202.8 du Code de la sécurité routière pour y ajouter la référence au nouvel article 202.2.0.2, afin que le titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette qui conduit pendant les 24 mois suivant l'ajout de la classe à son permis de conduire dont il est déjà titulaire, en contravention avec la nouvelle interdiction de conduire avec quelque présence d'alcool dans son organisme, soit passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 50? Donc, s'il n'y a pas... M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Là, c'est... à part modifier l'article, c'est déjà quelque chose qui existe, hein? Ce n'est pas... ce n'est pas du nouveau.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est qu'on... c'est nouveau de... c'est l'article 46, où c'est nouveau de... l'interdiction de 24 mois pour les nouveaux titulaires de permis de moto. Donc là, on vient associer une sanction.

**M. Derraji :** Quand c'est... l'alcool est en jeu.

**Mme Guilbault :** C'est ça, s'il y a de l'alcool pendant les 24 premiers mois durant lesquels il est titulaire du permis.

**M. Derraji :** OK, et l'amende, c'est 300 \$ à 600 \$.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Donc, c'est applicable pour les motos, pas pour les voitures. Moi, ça... Pour les permis en bas de 24 mois, c'est aussi la même chose?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est la même amende que celle prévue pour un conducteur, qui est titulaire de son premier permis, qui ne respecte pas l'interdiction de conduire avec une quelconque présence d'alcool.

**M. Derraji :** Donc, 24 mois, les premiers 24 mois.

**Mme Guilbault :** Bien, ça, c'est pour les conducteurs titulaires de son premier permis. Donc, dépendant si c'est apprenti ou probatoire, c'est 12 ou 24.

**M. Derraji :** Pour les deux, motos et voitures, ou bien juste les motos?

**Mme Guilbault :** Bien, je... parce que, dans le fond, quelqu'un qui a un permis de conduire puis que, là, il passe son permis de moto, ça s'ajoute à son permis et là, pendant 24 mois, il n'a pas le droit de consommer de l'alcool quand il conduit sa moto.

**M. Derraji :** Oui. Non, ça, je l'ai compris. Pour la moto, il n'a pas le droit. Donc, c'est la même chose pour la conduite d'une voiture? En bas de 24 mois, ça s'applique? La règle, elle s'applique aussi?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est pour apprenti puis probatoire. Là, je... Apprenti, c'est-tu avant probatoire?

**M. Derraji :** Oui.

**Mme Guilbault :** Donc, pendant un an, apprenti, puis... puis deux ans, probatoire.

**M. Derraji :** OK. Donc...

• (17 h 30) •

**Mme Guilbault :** Bien, article 202.2 : «Il est interdit aux personnes suivantes de conduire un véhicule routier ou d'en avoir la garde ou le contrôle s'il y a quelque présence d'alcool dans leur organisme.» Donc, ça, c'est toute la liste des personnes que c'est interdit :

«1° le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur ou d'un permis probatoire, s'il n'a jamais été titulaire d'un permis de conduire autre qu'un permis de conduire autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur ou autorisant uniquement la conduite d'un tracteur de ferme;

«2° la personne âgée de 22 ans ou plus qui est titulaire d'un permis de conduire autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur ou d'un tracteur de ferme depuis moins de cinq ans;

«3° le titulaire d'un permis restreint délivré...» En tout cas, là, il y a toutes sortes de technicalités.

«4° la personne âgée de 21 ans au moins qui est titulaire d'un permis de conduire.

«L'interdiction prévue s'applique également à une personne qui, sans jamais avoir été titulaire d'un permis de conduire autre qu'un permis de conduire autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur ou autorisant uniquement la conduite d'un tracteur de ferme, conduit un véhicule routier ou en a la garde ou le contrôle.»

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

**M. Derraji :** Oui. Là, quand on dit... ça, c'est le commentaire, mais quand je lis le commentaire, avec «quelque présence d'alcool»... mais c'est quoi, «quelque présence d'alcool»? Est-ce que c'est vraiment zéro? Est-ce que c'est 0,1, 0,2, 0,04? C'est vraiment 0,00?

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** OK, mais...

**Mme Guilbault :** C'est ça. C'est pour ça... dès qu'il y a une trace d'alcool, il n'est plus à zéro.

**M. Derraji :** OK. Non, je le comprends, mais dans... ça, c'est le commentaire. Dans l'article de la loi, est-ce que c'est mentionné?

**Mme Guilbault :** Là, on modifie le 202.8... Bien, en fait, je ne suis même pas certaine de comprendre la question.

**M. Derraji :** 202.8, il n'y a pas ça.

**Mme Guilbault :** Oui, il est ici. Ah! bien, 202.8, c'est ça, c'est la... c'est dans le code, le 202.8, mais c'est ça, c'est l'amende, parce que cet article-là porte sur l'amende.

**M. Derraji :** Hein?

**Mme Guilbault :** C'est que le 202.8, c'est dans le Code de la sécurité routière, mais il prévoit l'amende, parce que l'article 50, dont on parle en ce moment, est là pour prévoir l'amende associée. Mais l'interdiction est à l'article 46.

**M. Derraji :** L'article 46.

**Mme Guilbault :** Qu'on a adopté tout à l'heure.

**M. Derraji :** Oui, donnez-moi juste une seconde.

**Mme Guilbault :** Dans le fond, 50 vient juste préciser la sanction, si on contrevient à 46.

**M. Derraji :** Oui, de 300 \$ à 600 \$.

**Mme Guilbault :** 300 \$ à 600 \$.

**M. Derraji :** Mais, vous savez, vous êtes... Il y a même le risque zéro alcool. Il y a même le risque zéro alcool pour des catégories.

**Mme Guilbault :** Pour les nouveaux permis de moto, oui.

**Le Président (M. Jacques) :** Il y a d'autres interventions sur l'article 50?

**M. Derraji :** J'aurais aimé avoir la même ouverture ailleurs, M. le Président. Il y a déjà de l'ouverture pour du zéro... zéro trace d'alcool pour les nouveaux permis, pour les titulaires de nouveaux permis.

**Mme Guilbault :** De motocyclette.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Donc, est-ce que l'article 50 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article... Mme la ministre, vous avez un amendement introduisant l'article 50.1.

**Mme Guilbault :** Oui. Article 50.1. Insérer, après l'article 50 du projet de loi, le suivant :

«50.1. L'article 209.2 de ce code, modifié par l'article 16 du chapitre 29 des lois de 2001 et par l'article 32 du chapitre 7 des lois de 2018, est de nouveau modifié par l'insertion, avant «328.1», de «327.1»,».

Commentaire : Cette modification vise, en concordance avec les autres cas de suspension sur-le-champ visés à l'article 209.2 du Code de la sécurité routière, à prévoir que le conducteur d'un véhicule routier dont le permis est suspendu en vertu de l'article 327.1, introduit par amendement par le présent projet de loi, est sujet à une saisie du véhicule en cas de conduite durant la période où son permis est sanctionné.

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

**M. Derraji :** ...dans le texte.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce que l'amendement à l'article 50.1 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, article 51.

**Mme Guilbault :** Merci. Article 51. L'article 226.2 de ce code, remplacé par l'article 39 du chapitre 13 des lois de 2022, est modifié...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Article 51.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui, 51.

**Mme Guilbault :** Donc, je vais recommencer. Article 51. L'article 226.2 de ce code, remplacé par l'article 39 du chapitre 13 des lois de 2022, est modifié par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de la phrase suivante : «En outre, le conducteur d'une dépanneuse peut, dans les mêmes conditions, emprunter la voie réservée à la circulation de certaines catégories de véhicules routiers ou la voie réservée à la circulation des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes indiqué par une signalisation appropriée.»

En commentaire : L'article 51 du projet de loi modifie le deuxième alinéa de l'article 226.2 du Code de la sécurité routière pour prévoir que le conducteur d'une dépanneuse peut, lorsque les circonstances l'exigent et que le feu vert clignotant est actionné, emprunter les voies réservées aux autobus et aux taxis et les voies réservées au covoiturage.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 51? Donc, s'il n'y a...

**M. Derraji :** ...juste une seconde. Juste une question, une seule.

**Le Président (M. Jacques) :** Vous pouvez y aller, M. le député.

**M. Derraji :** Bien, je veux qu'elle m'écoute. Je ne veux pas répéter. Je ne sais pas si on a parlé des dépanneuses dans... les conducteurs de dépanneuse ou les dépanneuses dans les amendes. Est-ce que c'est des personnes, là... parce que je vois qu'ils passent... feux verts clignotants, ils peuvent emprunter les voies réservées aux autobus, taxis et les voies réservées au covoiturage. Mais, si jamais il y a un radar, eux, ils sont exclus ou pas? Je ne sais pas si on l'a traité aujourd'hui ou hier, j'ai comme un blanc de mémoire. Les conducteurs de dépanneuse, est-ce qu'ils sont exclus des amendes?

**Des voix :** ...

**M. Derraji :** C'est ça, mais ça pose un problème. Je l'ai vu hier et je me suis dit : Peut-être que je l'ai mal lu. Ils doivent être exclus. Ils doivent être exclus.

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

*(Suspension de la séance à 17 h 38)*

*(Reprise à 17 h 44)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, nous en étions à l'article 51, et il y avait une discussion entre M. le député de Nelligan et Mme la ministre qui nous revenait avec une réponse. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, comme j'avais peut-être commencé à l'expliquer au micro, bien, les dépanneuses, donc, déjà, ont la possibilité d'utiliser le feu vert clignotant, qui est à l'article 226 point quelque du code... 226.2, je pense. Et donc, là, on leur ajoute la possibilité d'utiliser, quand les circonstances l'exigent, les voies réservées. Donc, c'est un privilège de plus pour pouvoir accéder plus rapidement à la scène.

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

**M. Derraji :** Oui. Merci à Mme la ministre pour les clarifications. L'enjeu que j'ai soulevé, c'est juste en cas de dégager la voie publique, c'est très important, comme l'arrivée des pompiers et premiers répondants, policiers, ambulanciers. Le conducteur de dépanneuse joue aussi un rôle, et là je comprends qu'ils peuvent emprunter les voies réservées aux autobus et aux taxis et les voies réservées au covoiturage. La question était juste pour qu'on ne se ramasse pas à ce que ces personnes paient des tickets en voulant libérer la voie publique. C'est juste ça. Je ne pense pas que c'est... qu'elles méritent des tickets, M. le Président, en allant libérer la voie publique.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 51? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Bien, je voulais savoir, en fait, c'est... Est-ce qu'il y a quelque chose qui interdit... Est-ce qu'il y a une disposition, dans le Code de la sécurité routière, qui interdit aux véhicules d'urgence, lorsqu'évidemment les feux sont actionnés, là, d'emprunter un aménagement cyclable, donc, de rouler sur une piste cyclable, sur un aménagement qui serait assez large pour permettre la circulation, pour, justement, être capable de répondre en cas de congestion, par exemple? Parce que là, ce qu'on dit, c'est que, dans le fond, quand il y a de la congestion, les véhicules d'urgence peuvent aller utiliser, là, l'endroit qui est le plus rapide à utiliser, plus efficace, là, donc, des voies réservées pour, notamment, le covoiturage, deux, trois personnes. Bien là, évidemment, s'il y a juste un conducteur pour la dépanneuse, bien, on n'atteint pas ce minimum-là. Même chose pour les accotements, on n'est pas supposés rouler. Mais, dans ce cas-là, on peut. Est-ce que c'est possible, selon le Code de la sécurité routière, de le faire?

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

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, si les feux sont actionnés, donc qu'ils répondent à une urgence, oui, ils pourraient y aller.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Donc, ça, c'est permis par le code, donc ce n'est pas les municipalités qui... Des municipalités ne pourraient pas l'interdire? Parce que moi, je vois un avantage, personnellement, à utiliser ça, là. Effectivement, le vélo est là pour... Les aménagements cyclables sont souvent mis en place ou même des voies réservées, en fait, pour les transports en commun en milieu urbain. On est sur le territoire municipal, donc, ce serait la même chose aussi pour les voies réservées aux transports en commun sur le réseau municipal. C'est permis aussi, selon le Code de la sécurité routière?

**Mme Guilbault :** Oui. Donc, non, les municipalités ne pourraient pas l'empêcher.

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

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 51? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 51 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 52.

**Mme Guilbault :** 52, M. le Président, avec le consentement des collègues, je le suspendrais aussi, pour les mêmes raisons que 23 et 12, parce qu'on aborde la question des zones scolaires... puis donc, en tout cas, la conversation qui est en suspens là-dessus.

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

**M. Grandmont :** Bien, évidemment, on va y consentir. On avait... On voulait avoir une discussion là-dessus, évidemment, sur la notion, là, de corridor scolaire, qu'on a discutée précédemment. Évidemment, là, il y a plusieurs groupes qui nous avaient recommandé, effectivement, de faire une modification du 52 pour y ajouter la notion de corridor scolaire. On a eu des discussions ensemble, là, précédemment, encore une fois, là, à l'effet que cette notion de corridor scolaire devrait pouvoir être couverte par la loi... le projet de loi n° 48, pour être en concordance aussi avec le plan d'action, là. Je pense qu'on a tous le même objectif. Donc, j'ai hâte de voir la proposition éventuelle, là, de Mme la ministre, puis qu'on puisse y revenir, et on aura cette discussion-là à ce moment-là.

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

**M. Derraji :** Oui. Là, on est à trois articles... oui, trois articles suspendus, donc le 12, le 23 et 52. Est-ce que Mme la ministre a en tête une idée sur un début de discussion? Parce que c'est des éléments importants. Est-ce que ça va être demain? Est-ce que ça va être après? C'est juste pour qu'on...

**Mme Guilbault :** Bien, on pense que... on pense que demain, oui, probablement...

**M. Derraji :** OK. Donc, demain, on va avoir le...

**Mme Guilbault :** Possiblement.

**M. Derraji :** OK. Juste pour qu'on ne dit pas qu'on retarde le projet de loi. On a bien hâte, on veut... on veut que ça marche, le Code de la sécurité routière.

**Mme Guilbault :** Non, non, non. Bien, si mon collègue veut terminer, demain après-midi, le projet de loi, c'est sûr que ce n'est pas nous qui allons le retarder.

**M. Derraji :** Moi, Mme la ministre... Moi, Mme la ministre, ce que je veux, en tout respect, M. le Président, parce que je m'adresse à M. le Président, je veux le meilleur code de la sécurité routière. Donc, tout ce qui peut vous donner des outils nécessaires pour avoir le meilleur code de la sécurité routière, je suis prêt, ça va me faire un grand plaisir.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'article 52?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Jacques) :** Consentement. Article 53.

**Mme Guilbault :** 53. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 300, du suivant : «300.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit enregistrer et consigner électroniquement toute limite de vitesse affichée sur un panneau à message lumineux, variable ou non, selon les conditions et les modalités prévues par règlement.

«Cet enregistrement et cette consignation électroniques doivent également comprendre toute information requise par règlement.»

En commentaire : L'article 300.1 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 53 du projet de loi, reprend l'obligation prévue par le quatrième alinéa de l'article 329 du CSR, qui est supprimé par l'article 56 du projet de loi.

Ainsi, toute personne qui a la responsabilité de l'entretien d'un chemin public et qui utilise un panneau à message lumineux pour indiquer une limite de vitesse a l'obligation d'enregistrer cette limite et de la consigner électroniquement.

La disposition habilite aussi le gouvernement à définir par règlement d'autres données que la personne responsable de l'entretien d'un chemin public aura l'obligation d'enregistrer lorsqu'elle utilise un panneau à message lumineux ainsi qu'à déterminer le format dans lequel ces données devront être consignées.

• (17 h 50) •

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 53? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que... M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** ...rapidement, juste expliquer le contexte. Donc là, c'est des travaux sur les chemins publics. Juste... c'est dans quel cadre, tout ça rentre, s'il vous plaît? Désolé, parce que c'est, à la limite, un peu technique, mais je veux juste comprendre de quoi s'agit-il.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, il y a consentement pour entendre M. Toupin... qui va devoir se nommer et nommer son titre aussi.

**M. Toupin (Laurent) :** Oui. Laurent Toupin, ingénieur en sécurité routière au sein du MTMD.

Donc, on parle ici des panneaux lumineux, variables ou non. Donc, on parle de panneaux de limites de vitesse variables. Exemple, sur l'autoroute Robert-Bourassa, ici, à Québec, c'est un panneau qui permet d'afficher une limite de vitesse qui peut varier en fonction de différents facteurs, soit la congestion routière... le cas de Robert-Bourassa à Québec, ou c'est un panneau qui est souvent utilisé dans les zones scolaires, c'est un panneau qu'on vient pouvoir... on va pouvoir... au moment de la journée qu'on le souhaite, on peut le programmer ou non, venir faire varier la limite de vitesse.

**M. Derraji :** Oui, ça, c'est un programme de la ville de Québec.

**M. Toupin (Laurent) :** En fait...

**M. Derraji :** Est-ce que vous parlez... désolé, est-ce que vous parlez de l'affichage dynamique? J'essaie juste de vous suivre. Parce que la ville de Québec, ils ont, sur certaines artères, choisi certains... une certaine disposition des panneaux. Est-ce qu'on parle de ça ou on ne parle pas de la même chose?

**M. Toupin (Laurent) :** Non, on ne parle pas exactement de la même chose. Pour la ville de Québec, la ville de Québec a implanté ces panneaux-là dans les zones scolaires en tant que telles. Ils vont venir faire varier la limite de vitesse. Exemple, durant la période scolaire, ils vont venir abaisser la limite de vitesse à 30 kilomètres-heure. Sur le réseau supérieur, on en a à deux endroits... Au niveau autoroutier, on en a à deux endroits, là, l'autoroute Robert-Bourassa à Québec, l'autoroute 31 dans Lanaudière. Donc, c'est un panneau... On va venir faire, nous, fluctuer la limite de vitesse en fonction, sur Robert-Bourassa, de la circulation des voies courantes pour réduire les différentiels de vitesse entre la voie réservée puis la voie courante de circulation. Et, sur l'autoroute 31, c'est un concept en fonction de la présence de véhicules agricoles. Ça fait que... donc là, on vient faire varier la vitesse qui va être affichée sur le panneau. C'est ça, un panneau de limite de vitesse variable.

**M. Derraji :** OK. Et la personne responsable de l'entretien doit enregistrer et consigner électroniquement toute limite de vitesse, mais comment?

**M. Toupin (Laurent) :** Bien, actuellement, au niveau du réseau supérieur, la façon qu'on procède, c'est... On a un registre des limites de vitesse. Donc, toute limite de vitesse qui est affichée sur le réseau supérieur est enregistrée, mais l'information qu'on vient enregistrer, c'est la limite de vitesse qui devrait être affichée sur le panneau. Donc, ça, on parle de tout panneau de limite de vitesse. Pour les panneaux variables, comme on parle ici dans l'article 300.1, on va venir... on va venir encadrer, dans un règlement, toute autre information qu'on souhaite enregistrer.

Donc là, je faisais référence, tout à l'heure, à la limite de vitesse qui devrait être affichée. Donc, exemple, sur les panneaux de tôle, en aluminium, ça, c'est supersimple, c'est la même limite de vitesse qu'on vient enregistrer, elle qui est indiquée...

**M. Derraji :** Oui, c'est fixe.

**M. Toupin (Laurent) :** C'est fixe, exactement. Sur les panneaux lumineux comme ça, on vient enregistrer la limite de vitesse qui devrait être enregistrée, donc, elle qui est programmée. On va demander, exemple, de venir enregistrer la limite de vitesse qui a été affichée. Donc, on veut vraiment s'assurer de la fiabilité de l'appareil pour démontrer hors de tout doute que la limite de vitesse qui était affichée au moment d'une infraction x était bien celle qu'on pense qu'elle était.

**M. Derraji :** Ah! OK, pour que quelqu'un ne conteste pas que la limite qui est affichée, c'est, genre... Je ne sais pas c'est quoi, les limites dans les autoroutes que vous venez de mentionner.

**M. Toupin (Laurent) :** Sur l'autoroute Robert-Bourassa, la limite de vitesse, de mémoire, peut varier entre 90 et moins, tout dépendant de la circulation et le différentiel de vitesse. Et, sur l'autoroute 31, on fait descendre ça plus bas, mais on vient jouer sur la limite de vitesse maximale et minimale et, vraiment, des protocoles établis.

**M. Derraji :** Merci beaucoup. Et le fait d'enregistrer, ça nous empêche d'avoir quoi?

**M. Toupin (Laurent) :** Bien, en fait, ça nous empêche... ça vient nous assurer, quand on va venir émettre un constat d'infraction, le cas échéant, de la fiabilité de l'appareil. Et là on ne parle que des autoroutes, mais on parle aussi des zones scolaires. Ça fait qu'on vient s'assurer de la fiabilité de l'appareil au travers des éléments qu'on veut venir définir dans un règlement, qu'il y ait toute information qui va être nécessaire pour venir assurer la fiabilité de l'appareil et démontrer hors de tout doute la limite de vitesse qui était affichée. Et ça va aussi nous donner l'information... exemple, il y avait un signal d'erreur sur le panneau, parfait, il n'y a pas de constat qui serait émis dans ce cas-là.

**M. Derraji :** OK. Ce qui nous ramène aux zones scolaires et le projet de la ville de Québec. Est-ce que ça va être appliqué, la même chose, donc enregistré? Parce que c'est de l'affichage dynamique, ça change.

**M. Toupin (Laurent) :** Oui, mais l'avantage du cas de la ville de Québec, dans la majorité des situations... Bien, je ne suis pas expert puis je ne travaille pas non plus pour la ville de Québec, mais les informations qu'on a au sujet des zones scolaires de la ville de Québec, la majorité d'entre elles sont des limites de vitesse qui ont été programmées à l'avance, exemple, 7 à 17 heures. Ça fait que ça rend l'enregistrement un peu plus facile, mais c'est sûr et certain que, dans l'élaboration d'un règlement, comme tout règlement, on consulte puis on s'assure de bien faire les choses.

**M. Derraji :** OK, mais ça, c'est fixe, ça va être toujours le cas? Ce n'est pas un affichage dynamique, comme c'est le cas à la ville de Québec, au niveau des zones scolaires, où ça change en fonction de l'horaire?

**M. Toupin (Laurent) :** Les zones scolaires de la ville de Québec, là, je... comme je le mentionne, je ne suis pas un ingénieur de la ville de Québec, mais, dans la majorité des cas, qu'est-ce qu'on nous a informés, c'est que c'est vraiment enregistré d'avance en fonction des jours où... Bien, une zone scolaire, c'est quand même relativement simple à définir, la présence ou non d'écoliers.

**M. Derraji :** Oui, c'est le matin ou... Oui, OK, c'est beau. Merci beaucoup, bien gentil.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 53? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 53 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, vous avez un article qui... introduisant l'article... un amendement introduisant l'article 53.1.

**Mme Guilbault :** Oui. Insérer... Ah! bien, article 53.1 : Insérer, après l'article 53 du projet de loi, le suivant : 53.1. L'article 314.2 de ce code est modifié par le remplacement de «200 \$ à 400 \$» par «300 \$ à 600 \$».

Commentaire : Cet amendement vise à hausser le niveau d'amende en le faisant passer de 200 \$ à 400 \$ à 300 \$ à 600 \$ lorsqu'un conducteur de véhicule routier n'obéit pas aux ordres et aux signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur routier chargé de diriger la circulation, notamment lors de travaux.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article introduisant l'article 53.1... l'amendement? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Ce que je comprends, c'est que vous augmentez les amendes ou bien pour... Il me semble qu'on a vu la même chose un peu plus tard, 300 \$ à 600 \$. C'est juste les mêmes amendes?

**Mme Guilbault :** Oui. C'est qu'on augmente les amendes, puis ça fait suite... ça découle du Plan d'action en sécurité routière, où j'avais souvent dit que l'esprit de ce plan-là, c'était d'envoyer un signal de protection des clientèles vulnérables. Puis d'ailleurs j'ai un axe sur les travailleurs sur les chantiers routiers. Il y a les brigadiers scolaires aussi, ils font partie du plan, donc...

Puis on a vu des vidéos passer, là, où tu as des gens... C'était à Montréal, je pense, la vidéo, mais peu importe, là. Tu as quelqu'un qui arrive dans un chantier puis qui s'impatiente, et là il y a un signaleur ou, en tout cas, une personne sur le chantier qui lui fait signe de ralentir puis de ne pas passer, puis la personne passe malgré tout, littéralement, sur le signaleur en question, à travers les cônes, et tout ça. Et ça, c'est un vidéo que moi, j'ai vu. Il y a sans doute d'autres situations.

Mais on le sait aussi avec... Tu sais, c'est sûr qu'il y a des endroits où il y a plus de cônes que d'autres. Alors, des fois, ça peut amener de l'impatience, mais ça met en péril la sécurité de nos gens qui travaillent sur les chantiers en question. Les brigadiers sont visés aussi, même chose, les zones scolaires sont déjà aussi dans le plan, mais les brigadiers scolaires font... sont aussi des personnes qui sont présentes dans les zones scolaires.

**M. Derraji :** Et vous pensez que le fait d'augmenter de... de 300 \$ à 600 \$, au lieu de 200 \$ à 400 \$, on va atteindre l'objectif? Il n'y a pas d'autre mesure pour, surtout, ceux qui ne respectent pas les ordres ni les signaux d'agents de la paix ou brigadiers scolaires? Pensez-vous que c'est assez?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est-à-dire que ça envoie un certain signal. C'est comme... Au fil du temps, ça a été ça, tu sais, on a joué sur les amendes... bien, joué dans le sens de... on a modulé les amendes en fonction des priorités qu'on pouvait avoir au fil du temps, parce que, tu sais, il y a des enjeux qui reviennent sporadiquement, qui apparaissent aussi, éventuellement. Genre, cellulaire au volant, ce n'était pas un problème, dans le temps qu'il n'y avait pas de cellulaire, donc là, le...

L'impatience sur les chantiers... puis moi, je parle avec les associations de signaleurs puis les associations des travailleurs de chantier, c'est pour ça que j'ai un axe là-dessus. D'ailleurs, c'est les premiers que... Quand je venais d'être nommée ministre des Transports, je suis allée à *Tout le monde en parle*, deux jours après... trois jours après, et ils m'attendaient à Radio-Canada. Donc, c'est littéralement mon premier groupe que j'ai rencontré, qui m'avait fait promettre de leur parler, et tout ça. Tout ça pour dire qu'ils m'ont fait valoir un peu ce qu'ils vivent, et c'est vrai que ça peut être très, très dangereux, là.

Ou quelqu'un qui va très, très vite, proche d'un chantier, mettons, un chantier sur l'autoroute. Tu sais, des fois, on installe des feux, là, avec, tu sais, comme des lumières très longues, là, genre 90 secondes de chaque côté. Quelqu'un qui voudrait passer quand même... ou en milieu urbain, très dense, où il y a un paquet de cônes puis de trafic là-dedans, puis quelqu'un qui déciderait qu'il est tanné d'attendre, c'est très dangereux pour les gens qui sont présents.

**M. Derraji :** Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 54?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** 53...

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** 53.1, l'amendement à 53.1? Donc, il n'y a pas d'intervention. Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 54, Mme la ministre.

• (18 heures) •

**Mme Guilbault :** Article 54 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 326.1, du suivant :

«326.2. Le conducteur de l'un des véhicules routiers suivants peut circuler sur une voie réservée à la circulation de certaines catégories de véhicules routiers ou sur une voie réservée à la circulation des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes indiqué par une signalisation appropriée :

«1° un véhicule d'un corps de police;

«2° un véhicule d'un service ambulancier;

«3° un véhicule d'un service de sécurité incendie;

«4° un véhicule d'urgence immatriculé au nom de la Société;

«5° un véhicule routier utilisé pour le déneigement ou pour l'entretien des chemins lorsqu'il effectue le déneigement ou l'entretien de ces voies.»

En commentaire : L'article 54 du projet de loi introduit l'article 326.2 au Code de la sécurité routière pour permettre aux conducteurs de certains véhicules d'urgence d'emprunter en tout temps les voies réservées aux autobus et aux taxis et les voies réservées au covoiturage.

L'article permet également au conducteur d'un véhicule routier utilisé pour le déneigement ou pour l'entretien des routes d'emprunter ces voies lorsqu'il en effectue le déneigement ou l'entretien.

**Le Président (M. Jacques) :** Et vous avez un amendement, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Alors, amendement à l'article 54 : Remplacer, dans le paragraphe 4° de l'article 326.2 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 54 du projet de loi, «immatriculé au nom de la Société» par «utilisé par la Société».

Commentaire : L'amendement propose de modifier le paragraphe 4° de l'article 326.2 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 54 du projet de loi, afin de viser un véhicule d'urgence utilisé par la SAAQ plutôt qu'un véhicule d'urgence immatriculé à son nom, parce que les véhicules d'urgence immatriculés au nom de la société seront bientôt immatriculés au nom du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 54? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui, bien... Donc, on a déjà traité d'un article ou d'un amendement qui proposait sensiblement la même chose, il me semble, par le passé, hein? On disait qu'effectivement, donc, on avait des véhicules qui pouvaient être utilisés, mais qui n'étaient pas nécessairement immatriculés. On faisait référence à quels genres de véhicules, déjà, s'il vous plaît?

**Mme Guilbault :** 22.

**M. Grandmont :** 22. Puis c'étaient quels types de véhicules?

**Mme Guilbault :** Bien là, est-ce qu'on parle de changer «immatriculé au nom de la Société» par «utilisé par la Société»?

**M. Grandmont :** Oui, exact, c'est ça, oui.

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est à l'article 22.

**Le Président (M. Jacques) :** ...

**M. Grandmont :** 602 point...

**Le Président (M. Jacques) :** 5.

**M. Grandmont :** 5.

**Mme Guilbault :** Mais c'est l'article 22 du projet de loi.

**Le Président (M. Jacques) :** L'article 22, mais introduisant l'article 602.5.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça, effectivement. Donc, oui, c'est la même formulation. Donc, je comprends qu'ici c'est de la concordance, mais juste nous rappeler, en fait, quels types de véhicules peuvent être utilisés par la société, mais ne sont pas immatriculés au nom de la SAAQ, finalement, là.

**Mme Guilbault :** Non, bien là, ce qu'on dit, c'est qu'éventuellement ils vont être immatriculés au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

**M. Grandmont :** Ah oui! c'est ça, exactement, «seront bientôt immatriculés»...

**Mme Guilbault :** Mais ils vont être utilisés par la société.

**M. Grandmont :** OK. Donc, ces véhicules-là seraient immatriculés au nom du MTQ... bien, MTMD, mais ils vont être utilisés par la société. Est-ce que c'est...

**Mme Guilbault :** Puis en plus, aussi, il y a le Contrôle routier du Québec qui ont les véhicules de surveillance routière.

**M. Grandmont :** Qui sont aussi immatriculés... Donc, les contrôleurs routiers, eux autres, ils sont immatriculés MTMD, eux autres?

**Mme Guilbault :** C'est vraiment uniquement les véhicules de Contrôle routier Québec qui vont être immatriculés, désormais, au ministère des Transports et de la Mobilité durable. C'est eux qu'on prévoit à cet...

**M. Grandmont :** Alors qu'anciennement ils étaient immatriculés à la SAAQ, dans le fond?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** OK, parfait, puis... OK, parfait. Donc, c'est vraiment juste ceux-là qui sont... dont on change le... Parfait. Puis il y a... C'est quoi, la raison derrière le passage de SAAQ à MTMD?

**Mme Guilbault :** Bien, maintenant, ils vont relever du CGER, qui relève de mon ministère.

**M. Grandmont :** Le CGER?

**Mme Guilbault :** Le Centre de gestion des équipements roulants.

**M. Grandmont :** Parfait, excellent. Je pense toujours à «fougère» quand j'entends ce nom.

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

**M. Grandmont :** Je comprends. C'est bon. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** ...d'autres... M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Oui. Je veux juste faire le lien avec le 51 de tout à l'heure. Tout à l'heure, on parlait de conducteur d'une dépanneuse. On lui donne le droit d'emprunter les voies réservées, et là on énumère cinq... sans mention du conducteur de dépanneuse. Il n'y a aucun impact, il n'y a pas de lien, ou bien est-ce que c'est parce que ça a été annoncé au 51, et on vient, en 54, énumérer cinq...

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est que la possibilité, pour les dépanneuses, dans... quand les circonstances l'exigent, de circuler dans des voies, sont... est déjà prévue à 51.

**M. Derraji :** Oui, oui, non, c'est clair, c'est ce que j'ai compris, mais pourquoi, maintenant, on vient énumérer cinq, mais il n'y a pas le conducteur d'une dépanneuse? Est-ce que... parce que ça a été fait au 51?

**Mme Guilbault :** Oui, oui, c'est ça, c'est déjà prévu au 51. On n'a pas besoin de le renommer.

**M. Derraji :** Je ne suis pas légiste, mais, si c'est moi, je vais mettre tout le monde dans le même article pour la facilité, mais c'est juste... ça porte à confusion, ça porte...

**Mme Guilbault :** Ah oui! l'emplacement...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...oui, parce que ce n'est pas... pour la dépanneuse, c'est plus spécifique, parce que ce n'est pas en tout le temps. C'est quand les circonstances l'exigent et que le feu vert clignotant est actionné, tandis que les véhicules à 54, c'est en tout temps.

**M. Derraji :** Ah! les autres, c'est en tout temps, l'autre, c'est vraiment à un moment spécifique, oui. Merci, clair.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'amendement à l'article 54? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 54 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Adopté. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 54 amendé? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Non, c'est vrai, moi aussi, j'étais un peu confondu, là, comme mon collègue, en fait, là, d'abord parce que c'est deux... c'est deux numéros d'articles qui se ressemblent, mais pas tant, 326.2 puis 226.2. Donc, j'ai confondu au départ, mais donc, dans le 226.2, je comprends qu'on était plus spécifiques parce qu'on voulait parler des dépanneuses, dans le fond, principalement. Et donc, dans le 326.2, dans le fond, ce qui arrive, c'est qu'on va dorénavant permettre à ces différents types de véhicules, donc véhicules de corps de police, services ambulanciers, incendie puis véhicules d'urgence immatriculés au nom de la société puis, donc, les véhicules routiers utilisés pour le déneigement... ils vont pouvoir circuler sur une voie réservée à la circulation même s'ils n'ont pas la quantité de personnes requises pour circuler dans ces voies-là. C'est ce qu'on vient autoriser avec ça?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. Donc, il n'y a pas la dépanneuse. Évidemment, un véhicule routier utilisé pour le déneigement... on comprend que c'est nécessaire de faire circuler des déneigeuses pour déneiger la voie réservée. Ce semble être la base, quand même. Et donc tous les autres vont pouvoir circuler en tout temps sur les voies réservées, urgence, pas urgence, c'est ça?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** Parfait. C'est correct, c'est clair. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 54 amendé? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 54 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

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

*(Suspension de la séance à 18 h 08)*

*(Reprise à 18 h 09)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Mme la ministre, vous avez un amendement introduisant l'article 54.1.

**Mme Guilbault :** Là, 54, il a été adopté?

**Le Président (M. Jacques) :** 54.1.

**Mme Guilbault :** Il est adopté, 54?

**Le Président (M. Jacques) :** Oui.

**Mme Guilbault :** OK. Alors, 54.1 : Insérer, après l'article 54 du projet de loi, le suivant :

54.1. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 327, des suivants :

«327.1. Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de sept jours, le permis visé à l'article 61 d'un conducteur de véhicule routier qui contrevient à l'article 327.

«Dans le cas d'un conducteur qui, au cours des 10 années précédant la suspension, a fait l'objet d'au moins une déclaration de culpabilité liée à une infraction à l'article 327, la durée de la suspension est portée à 30 jours.

«Lorsque le conducteur n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative, les premier et deuxième alinéas s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à son droit d'obtenir un permis visé à l'article 61.

«327.2. Le conducteur d'un véhicule routier dont le permis ou le droit d'en obtenir un est suspendu pour une période de 30 jours conformément à l'article 327.1 peut obtenir la levée de cette suspension d'un juge de la Cour du Québec exerçant en chambre de pratique en matière civile après avoir établi qu'il ne conduisait pas le véhicule en contravention à l'article 327.

«327.3. Les articles 202.6.1, 202.6.7 et 202.7, le deuxième alinéa de l'article 209.11 et l'article 209.12 s'appliquent dans le cas d'une suspension de permis visée à l'article 327.1, avec les adaptations nécessaires.»

• (18 h 10) •

En commentaire : Le nouvel article 327.1 introduit une suspension immédiate du permis du conducteur d'un véhicule routier en cas de vitesse ou action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété. La période de suspension varie selon qu'il s'agisse d'un premier événement ou d'une récidive.

Le nouvel article 327.2 vise à donner la possibilité au conducteur de demander la levée de la suspension d'une durée de 30 jours auprès d'un juge de la Cour du Québec siégeant en matière civile.

Quant au nouvel article 327.3, il prévoit les formalités à suivre par l'agent de la paix lorsqu'il procède à une suspension de permis ainsi que celles à respecter en cas de demande de mainlevée de la suspension de permis et réfère aux dispositions applicables à cet égard, avec les adaptations nécessaires. Il s'agit d'une reprise de la procédure déjà prévue au Code de la sécurité routière.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur 54.1, sur l'amendement introduisant l'article 54.1? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Comme c'est un long amendement, on va prendre le temps de le lire, si ça ne vous dérange pas, à moins... Si Mme la ministre veut expliquer le tout brièvement, là, ça va nous aider à...

**Mme Guilbault :** Oui, en fait, c'est de... c'est d'ajouter une suspension de permis pour les... l'article 327, c'est ça, qui est : «Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles», etc. Mais donc, c'est ça, alors, puis en cas...

**M. Derraji :** ...régler quel problème? C'est quoi, l'enjeu de l'ajout?

**Mme Guilbault :** Bien, ça ajoute une conséquence à quelqu'un qui contrevient puis qui met en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété... en tout cas, surtout la vie ou la sécurité des personnes, puis ça va dans le même sens de dire : On sévit contre les comportements routiers dangereux. Puis oui, bien, l'exemple que je donnais tout à l'heure, le signaleur sur le vidéo, fort... bien là, en tout cas, je ne suis pas en mesure nécessairement d'apprécier si ce serait considéré... mais ça pourrait être considéré, on peut le penser, une contravention à l'article 327.

C'est une demande qui avait été faite par le... si c'est contrôleurs routiers, bien, je pense, ça va être... Mme Amireault, là, signaleurs... Piétons Québec, l'AGCRQ... en tout cas, l'association des grands constructeurs, puis Contrôle routier Québec...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Ah non! C'est l'AQEL, excusez, l'association des entrepreneurs, et non l'association des grands constructeurs.

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

**M. Grandmont :** ...compte tenu de l'heure, je vais reprendre votre formule, moi, c'est sûr que... Je vais tout de suite le dire à Mme la ministre, là, nous aussi, on voulait intervenir sur 327 pour répondre aux demandes, effectivement, des contrôleurs routiers, de Piétons Québec, sur la question de la notion de... du principe de prudence. On sait que c'est des dispositions qui existent dans d'autres codes de sécurité routière, notamment en Ontario, qui sert souvent d'exemple... en tout cas, qui a souvent servi d'exemple. Puis, dans ma rencontre que j'avais eue, moi aussi, avec les contrôleurs routiers, c'était un des enjeux puis un des exemples qu'ils nous avaient donnés aussi comme une bonne pratique.

J'ai de la misère à évaluer, à cette heure-ci de la... en fait, de l'atteinte des objectifs que nous poursuivions à travers notre amendement. Donc, si Mme la ministre n'y voit pas d'inconvénient, de toute façon, je ne pense pas qu'on va régler, d'ici les minutes qui restent... mais, dans le fond, on pourrait suspendre... ajourner, en fait. On remet ça à demain. On prend le temps d'étudier notre affaire comme il faut puis on verra, au regard des discussions qu'on aura, si nous, ça vaut la peine de déposer un amendement aussi par la suite. Si jamais ça répond effectivement à nos préoccupations aussi, là, puis aux préoccupations que nous avons senties, aux contrôleurs routiers ou bien chez Piétons Québec, bien, on pourrait éventuellement même retirer notre amendement, là.

**Mme Guilbault :** Bien, moi, je suis d'accord pour suspendre, tout à fait, puis on pourra en reparler demain. Par contre, j'utiliserais les 15 dernières minutes pour continuer.

**Le Président (M. Jacques) :** ...on ajourne à 18 h 30, là, la commission.

**M. Grandmont :** Ah! c'est 30? Je pensais que c'était 15.

**Le Président (M. Jacques) :** La fin des travaux est 18 h 30.

**M. Grandmont :** Ah! mon erreur, mon erreur, mon erreur.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, on a 15 minutes. Soit qu'on peut suspendre cet article-là, continuer sur les autres, ou...

**Mme Guilbault :** Bien là, il faudrait suspendre l'amendement et/ou suspendre l'article, je ne sais trop, mais moi, je serais prête à passer à 55, dans le fond.

**M. Grandmont :** Et y revenir.

**Le Président (M. Jacques) :** Bien, ce serait suspendre l'amendement à 54.1, là.

**M. Grandmont :** Excusez-moi, M. le Président, mais on est sûrs qu'on finit à et demie, parce que j'avais et quart, là, dans mon agenda, mais c'est bien possible.

**Le Président (M. Jacques) :** Bien, nous, l'avis de convocation est jusqu'à 18 h 30.

**M. Grandmont :** C'est correct. Il y a eu une erreur de notre côté, il n'y a pas de problème, mais, si c'est possible de suspendre de... puis reprendre ça demain...

**Mme Guilbault :** On continue, bien oui, puis on passe à 55. Moi, je suis tout à fait à l'aise.

**M. Grandmont :** On peut le traiter assez rapidement. Je m'engage à ce qu'on puisse le traiter rapidement pour que ce soit frais en mémoire, mais juste avoir le temps d'étudier, là, pour...

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Donc, on suspend l'amendement à l'article 54.1. On passe à 55.

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

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

**Mme Guilbault :** Merci. Article 55 : L'article 328 de ce code est modifié par l'insertion, après le paragraphe 4° du premier alinéa, du paragraphe suivant :

«4.1° excédant 30 km/h dans une zone scolaire;».

En commentaire : l'article 55 du projet de loi modifie l'article 328 du Code de la sécurité routière afin de fixer à 30 kilomètres-heure la vitesse... la limite de vitesse applicable par défaut dans une zone scolaire, sous réserve d'une signalisation contraire. Alors, ça, c'est la mesure n° 1, 1.1, du Plan d'action en sécurité routière.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 55? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** On peut me donner une petite minute?

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

*(Suspension de la séance à 18 h 17)*

*(Reprise à 18 h 23)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux et, lors de la suspension, nous étions avec M. le député de Taschereau. M. le député de Taschereau, je crois que vous avez pris une décision durant la suspension.

**M. Grandmont :** Oui. Donc, je vous ai envoyé... puis je veux être sûr qu'on a bien la version 2. Oui, c'est ça, parfait. On a fait une correction. On vous a renvoyé une deuxième version, là, du... de la modification qu'on veut proposer, là, de l'amendement qu'on veut apporter à l'article 55 qui vient modifier le 328 du Code de la sécurité routière.

Donc, je vous le lis d'abord. Remplacer l'article 55 du projet de loi par le suivant... Bien, en fait, la formulation pourrait être meilleure, mais, en tout cas... Donc, l'article 328 de ce code est modifié par :

1° le remplacement, au paragraphe 4° du premier alinéa, après «excédant», de «50» par «30»;

2° l'insertion, après le paragraphe 4° du premier alinéa, du paragraphe suivant :

3° le paragraphe... le remplacement, au deuxième alinéa, de «après vitesse»... pardon, après «de vitesse», de «50» par «30».

Donc, vous avez, là, pour compréhension, là, la modification que ça donnerait, le texte qui serait... qui en résulterait. En gros, là, tout ça vient d'une proposition qui avait été faite, là, par plusieurs groupes, notamment Piétons Québec, Vivre en ville, de la vitesse qui devrait être la vitesse de référence, en fait, dans les... dans les milieux dans lesquels on a, finalement, des habitations, différents lieux de destination.

L'objectif était de s'assurer que les municipalités prennent le réflexe de construire des rues qui ont une... qui ont pour objectif de réduire la vitesse pratiquée. Vous le savez aussi bien que moi, là, simplement baisser la vitesse sur un panneau de signalisation ne peut pas faire... ne peut pas remplacer... ne peut pas faire baisser la vitesse pratiquée sur les routes. C'est vraiment les aménagements qui font foi de tout. Et on aurait, grâce à cette... cette disposition-là, là, bref, grâce à cet amendement-là, la possibilité de construire les villes de façon plus adéquate pour baisser la vitesse.

Donc, je me souviens qu'il y a effectivement, là... Notamment, Piétons Québec disait, là, qu'une vitesse de base de 30 kilomètres-heure plutôt que 50... Il faut le rappeler, actuellement, la vitesse de base, s'il n'y a pas de panneau de signalisation, dans les villes, bien, c'est 50 kilomètres-heure qui doit être pratiqué. Ça peut influencer... Donc, une vitesse de base de 30 kilomètres-heure influencerait la conception des routes en milieu urbanisé. Ça permettrait l'aménagement de voies plus étroites en diminuant l'obligation de recourir à des mesures d'apaisement aménagées a posteriori pour corriger un enjeu de conception.

Le problème, actuellement, c'est que les routes sont construites pour des vitesses pratiquées à 50 kilomètres-heure. Puis Mme la ministre se souviendra de la discussion qu'on avait eue avec le professeur de l'INRS sur les vitesses pratiquées, hein? Il y a la vitesse signalée puis il y a la vitesse pratiquée. On avait évoqué, là, le principe du 85e percentile, qui est une notion qu'on ne sait pas trop d'où elle vient, mais ce qui fait que les rues sont aménagées en fonction de cette vitesse pratiquée là et elles sont trop larges. Puis on sait, par ailleurs, aussi, là, je pense que Mme la ministre a bien consulté les mémoires, a bien entendu les groupes, que les chances de survie en cas de collision sont beaucoup plus grandes si on est à 30 kilomètres-heure qu'à 50 kilomètres-heure parce que la force de l'impact va être... donc, l'énergie transmise va être moins importante.

Donc, si on arrêta de concevoir des rues en fonction d'un référentiel de vitesse de base à 50 kilomètres-heure puis qu'on le ramenait plutôt à 30 kilomètres-heure, bien, nos ingénieurs qui construisent des routes... puis évidemment ça a une influence sur le tome I du ministère des Transports, qui devrait aussi, à mon sens, et selon les groupes qu'on avait auditionnés, devrait bâtir des... devrait proposer la conception de rues qui soient basées sur 30 kilomètres-heure, bien, on aurait des rues où la vitesse pratiquée serait plus basse.

C'est un enjeu important. C'est un enjeu très important. Ce qu'on dit, en fait, là, donc, effectivement, là, que «cette modification pourrait grandement influencer les travaux du ministère des Transports et de la Mobilité durable qui auront cours pour la réalisation du *Guide de conception des aménagements routiers en milieu municipal*, prévu pour 2027, afin que celui-ci guide les gestionnaires municipaux selon les meilleures pratiques actuelles». Parce que, je le rappelle, le guide de conception des rues sur lequel Mme la ministre fait travailler ses équipes, là, le tome I, c'est le guide de référence pour toutes les municipalités du Québec. Elles peuvent aller plus loin, évidemment, mais c'est le minimum requis.

Alors, si le guide dit que des... la vitesse de référence pour concevoir des rues locales en milieu urbanisé, c'est 50 kilomètres-heure, bien, partout au Québec, on va faire des rues structurées de manière à accueillir une vitesse de circulation à 50 kilomètres-heure. Si on la baisse à 30, l'objectif sera poursuivi d'atteindre une conception de rue... et c'est ce qui va se faire dorénavant partout au Québec, des rues sur lesquelles on pratiquera du 30 kilomètres-heure parce que les aménagements vont inciter à faire du 30 kilomètres-heure.

Je poursuis, là, sur l'argumentaire. «Alors que le gouvernement du Québec s'est engagé à y mettre en oeuvre l'approche Vision Zéro dans son récent Plan d'action en sécurité routière, il nous apparaît cohérent de suivre une approche systémique et d'agir sur l'ensemble du territoire par ce changement législatif porteur.»

Par ailleurs, Piétons Québec disait : «Ce changement permettrait d'appuyer les municipalités du Québec, comme Trois-Rivières ou Québec, qui, au cours des dernières années, ont suivi cette tendance-là, internationale, et adopté des règlements instaurant une limite de vitesse à 30 kilomètres-heure sur l'ensemble de leur réseau routier en ajoutant des panneaux de limite de vitesse supérieure sur certaines routes [qui font...] faisant de cette dernière l'exception plutôt que la norme.»

Effectivement, quand une municipalité veut autoriser une vitesse à 50 plutôt qu'à 30, il n'y a aucun problème. Elle peut faire la démarche d'installer une vitesse plus élevée que 30 kilomètres-heure tout en ayant une référence à un niveau routier à 30 kilomètres-heure comme base, mais, à 50 kilomètres-heure, quand ça va être mis en place, bien là, le concepteur routier, c'est-à-dire les municipalités, puis ça peut s'appliquer évidemment au MTQ aussi sur les routes qui lui appartiennent... mais vont s'assurer d'avoir, là où on a des intersections où des risques de collisions entre des piétons et des automobilistes peuvent survenir, des aménagements pour s'assurer que la vitesse soit réduite à ces points précis là ou, en tout cas, mettre en place des aménagements ou une signalisation, des feux, par exemple, des feux piétons, qui vont permettre d'éviter d'avoir cette collision-là.

Mais donc ce sera la... ça deviendra l'exception plutôt que la règle. Dans les milieux urbanisés, on aurait des rues conçues pour rouler à 30, ce qui est une vitesse tout à fait normale et correcte pour rouler en ville. On n'a pas besoin de faire de la vitesse. Puis, de l'autre côté, bien, quand on veut sortir de cette... quand on veut créer une exception

pour sortir du 30, bien là, on a une obligation de prévoir le risque et de mettre en place des aménagements ou des signalisations qui vont éviter les dangers.

Donc, comme je le disais tantôt, il a été recommandé par Piétons Québec, Vélo... puis Vivre en ville aussi, là, de modifier le paragraphe 4° de l'article 328 du Code de la sécurité routière et de prescrire à 30 kilomètres-heure la vitesse maximale en agglomération. Donc, on se retrouve finalement à avoir un régime où la norme de 50 devient tout simplement 30 kilomètres-heure, M. le Président. C'est un peu ça, le principe.

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

Donc, compte tenu de l'heure, nous... je vous remercie, et nous suspendons nos travaux au mardi 16 avril, à 10 h 30, où la commission entreprendra un nouveau mandat.

*(Fin de la séance à 18 h 30)*