



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 9 avril 2024 — Vol. 47 N° 50

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 (10)

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

2024

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 9 avril 2024 — Vol. 47 N° 50

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Remarques finales	22
M. Etienne Grandmont	22
M. Monsef Derraji	24
Mme Geneviève Guilbault	26
 M. François Jacques, vice-président	

Le mardi 9 avril 2024 — Vol. 47 N° 50

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 (10)

(Neuf heures cinquante-six minutes)

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

La commission est réunie afin 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. Lemay (Masson) est remplacé par Mme Poulet (Laporte).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la secrétaire. Jeudi, le 28 mars dernier, nous avons ajourné nos travaux après avoir adopté l'article 85 du projet de loi. Nous en serions donc à l'article 86. Je vous rappelle, par ailleurs, que l'étude des articles 12, 23, 52 et 59 est suspendue. Mme la ministre, article 86.

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Est-ce que je l'avais déjà lu?

Le Président (M. Jacques) : Non.

Mme Guilbault : Non? Ah! bon, parfait.

Le Président (M. Jacques) : On était vraiment, là, au début de l'article 86.

Mme Guilbault : Bon, bien, salutations à tous. Je veux saluer aussi des parents qui sont ici aujourd'hui, du groupe Pas une mort de plus, qui sont de divers endroits, de Québec, Rive-Sud de Québec. Il y en a, des gens, qui sont venus de Montréal, alors... et même une petite fille qui est ici, qui manque l'école pour être avec nous, mais pour une excellente cause. Alors, merci, merci à tous d'être ici. Merci à mes équipes. Merci et salutations à mes collègues, évidemment, et à toute l'équipe de la présidence.

Donc, article 86 : Le Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, édicté en vertu de l'article 634.4 du Code de la sécurité routière, est réputé avoir été édicté en vertu de l'article 519.82 de ce code, édicté par l'article 12 de la présente loi.

En commentaire : Cette disposition vise à faire en sorte que le règlement déterminant les conditions et les modalités d'utilisation d'un système de détection, édicté en vertu de l'article 634.4 du Code de la sécurité routière qui est abrogé par l'article 25 du projet de loi, soit édicté en vertu du nouvel article 519.82.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 86? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. Bien, en fait, je n'ai pas vraiment d'intervention particulière à faire sur l'article 86. Je voulais aussi profiter de la présence... bien, d'abord pour saluer tout le monde au retour de cette semaine de circonscription. J'espère que votre éclipse a été aussi agréable que la mienne, ou que la nôtre... en tout cas, bref. Puis je voulais aussi en profiter pour... Non, mais quel phénomène incroyable, pareil! C'était vraiment particulier.

Je voulais aussi saluer, moi aussi, là, les parents et la jeune fille qui sont du collectif de parents Pas une mort de plus. Je suis content que ces personnes-là soient ici aujourd'hui. Ils viennent aujourd'hui boucler la boucle, en quelque part. C'est beaucoup grâce à leur travail, à leur préoccupation très, très grande qu'on est ici aujourd'hui, là, sur... en train d'étudier le projet de loi n° 48. On est dans les derniers instants, là, de cette... de ce projet de loi là, on... bien, pas «on l'adoptera», mais on terminera l'étude détaillée incessamment, aujourd'hui ou demain... en tout cas, quelque chose... dans les heures qui viennent. Donc, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Je vous félicite pour votre persévérance, votre ténacité, votre engagement. Donc, merci beaucoup, beaucoup pour votre travail. Merci d'être ici aujourd'hui. Merci.

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

• (10 heures) •

M. Derraji : Bien, du moment que tout le monde prend l'habitude de saluer les groupes, bien, de même je vous salue pour la présence, d'avoir fait le déplacement, pour les personnes de Montréal mais pour aussi les personnes qui viennent de plusieurs régions. Donc, bravo pour votre mobilisation! Et j'espère que ce que vous avez vu depuis le début est conforme à vos attentes et à ce que vous voulez en termes de Code de la sécurité routière. Et bienvenue au parlement, bienvenue en commission parlementaire. Très apprécié.

Ma question pour l'article, juste par rapport à la concordance : On parle toujours de «tout type d'appareil»? J'ai vu juste deux, donc cinémomètre photographique et système photographique. Est-ce qu'on est vraiment dans la même concordance au départ? Parce que je sais qu'on l'a changée...

Je vais la répéter, ce n'est pas grave. Juste, je vous dis : Est-ce qu'on est... on est dans la même définition des appareils? Je sais qu'au début... Là, ça fait quand même un bout, là, qu'on n'a pas revu les articles. On est dans la même définition qu'au départ? Si jamais il y a un changement, c'est juste pour que nos... on ne soit pas obligés de réouvrir l'article un peu plus tard. Il y a juste deux, mais est-ce que c'est conforme à ce qu'on a dit au début, là? C'est juste la question. L'article 2, notamment.

Mme Guilbault : L'article 2?

M. Derraji : Au départ, on a... on a défini les systèmes...

Mme Guilbault : C'étaient les définitions.

M. Derraji : ...oui, systèmes de détection. Juste vérifier, quand on parle de cinémomètres photographiques...

Une voix : ...

Mme Guilbault : On reconduit un arrêté, de ce qu'on me dit.

M. Derraji : OK. Donc, il y a... il y a... on est dans les mêmes appareils?

Mme Guilbault : Pour ne pas qu'il y ait de vide, oui.

M. Derraji : OK. C'est bon.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Et dont les termes sont ceux-là, c'est ça.

M. Derraji : OK. C'est juste parce que j'étais curieux de voir deux définitions du système photographique. Mais, au début, on a... on a pris le temps de définir les systèmes de détection. Je ne veux juste pas qu'on... qu'on le manque à l'article 86. Si jamais vous me dites que c'est la même chose, ce n'est pas grave, là, écoute...

Des voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça, c'est parce que c'est pour qu'on puisse continuer d'utiliser ceux qui sont actuellement installés, et, actuellement, on a seulement ces deux types-là, ça fait qu'on veut juste que... comme on a fait dans d'autres articles pour que le système puisse continuer de fonctionner.

M. Derraji : OK. Donc, le règlement actuel, on continue à utiliser les deux, mais on s'est donné une ouverture au départ par rapport à d'autres systèmes, le cas échéant, si on veut les changer. Est-ce que j'ai bien compris?

Mme Guilbault : Oui, oui, oui, tout à fait. Puis on va y revenir, d'ailleurs, quand on va retourner à l'article 12.

M. Derraji : Merci. C'est bon.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention sur l'article 86, est-ce que l'article 86 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Maintenant, est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 12?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Jacques) : Consentement. Mme la ministre, je crois que vous avez un amendement à 519.80. Donc, on avait suspendu, là, à l'article 12, mais à 519.80, il y a de cela quelques semaines. Donc, si on peut revenir là, avec le nouvel amendement qui a été déposé, qui est déjà sur Greffier.

Mme Guilbault : Parfait. Alors, on reprend. Bien, je vais le lire, en fait, puis, après ça, on pourra échanger. Donc, amendement à l'article 12 : Ajouter, à la fin de l'article 519.80 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 12 du projet de loi, l'alinéa suivant :

«Le gouvernement peut, par règlement, prévoir qu'un système de détection peut être utilisé sur un véhicule ou sur un autre équipement qu'il désigne, ainsi que les cas et les conditions dans lesquelles ce système peut être utilisé. Les dispositions de ce règlement peuvent déroger à celles de l'article 294.1, à celles du deuxième alinéa de l'article 312.1 et à celles des articles 519.81, 602.7 et 602.8 du présent code si le gouvernement, sur la recommandation du ministre, estime que leur application est incompatible avec l'utilisation d'un système de détection tel que le règlement le prévoit.»

En commentaire : Cet amendement propose de modifier l'article 519.80 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 12 du projet de loi, afin de permettre l'utilisation de systèmes de détection à d'autres endroits que ceux identifiés au premier alinéa de cet article. Les conditions de cette utilisation seront prévues par règlement du gouvernement. Ce règlement pourra prévoir des règles autres que celles prévues ailleurs dans le régime, notamment en matière de signalisation et de preuve.

Alors... Puis peut-être un autre élément de contexte, là, parce qu'effectivement ça fait un bout de temps, mais c'était... — ah! je pensais que quelqu'un avait parlé, excusez — c'était à la suite d'une discussion, entre autres avec l'opposition officielle, sur s'assurer que la manière dont on rédige le projet de loi nous permet d'être le plus agiles et avoir le plus de latitude possible dans l'utilisation de nouveaux systèmes de détection, éventuellement, avec l'évolution de la technologie, et tout ça. Il y avait eu beaucoup de discussions entourant les caméras de surveillance, là, les caméras... Donc, avec ce libellé-là, on s'assure qu'on peut utiliser pratiquement n'importe quoi. Puis en disant : «Peut être utilisé sur un véhicule ou [tout] autre équipement qu'il désigne», alors, tu sais... Parce qu'actuellement ce n'est pas... les systèmes ne sont pas utilisés de manière mobile, tu sais, ils sont fixes quelque part. Même si on peut déplacer un radar mobile, il est quand même fixe pendant qu'il est utilisé. Donc, avec ça, on peut aussi, éventuellement, utiliser un système qui serait en mouvement.

(Interruption)

Mme Guilbault : Et, là-dessus, je vais céder la parole à mon collègue de Nelligan, qui aime bien l'ambiance des travaux à l'Assemblée.

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

M. Derraji : Mme la ministre, comme toujours, très habile, me donne le droit de parler pendant les travaux, des travaux qui nous ont suivis tout au long de notre commission, M. le Président.

Premièrement, merci. Je sais que ça a pris quand même un peu de temps, mais pour une bonne raison. Juste pour comprendre l'amendement, là, quand on dit : L'ouverture à l'installation d'autres dispositifs, ce que j'avais en tête, et, avec raison, nous avons eu la discussion, c'est par rapport au dépassement d'autobus scolaires. C'est une problématique qui a été pas mal de fois documentée. Là, maintenant, je sais qu'il y a... on a parlé d'un fournisseur, on a parlé d'une technologie, mais avec l'ajout de cet amendement, si, demain, il y a une technologie fiable, et on voit qu'il y a un problème avec le dépassement des autobus jaunes, scolaires, est-ce qu'on ouvre la porte à l'utilisation de cette technologie? Est-ce que c'est ce que je dois comprendre de cet amendement?

Mme Guilbault : Bien, ce qu'on doit comprendre de l'amendement, c'est, si, un jour, le gouvernement voulait recourir à l'utilisation de caméras pour des dépassements, ce sera possible de le faire, en vertu du code, mais là est-ce que le gouvernement le fera un jour, ça, c'est une question qui devra être traitée dans le...

M. Derraji : Mais, vraiment, je...

Mme Guilbault : ...en aparté.

M. Derraji : Non, mais vous avez raison, je vous assure, ce n'est pas là où je veux vous ramener. Je veux juste parler, maintenant... Nous, on se donne la possibilité, peu importe le gouvernement en place, vous ou quelqu'un d'autre. Demain, si on veut aller installer des caméras sur des autobus scolaires jaunes, la loi, maintenant, avec cet amendement, permet au législateur d'aller de l'avant avec l'installation de caméras. Je ne vais pas refaire le débat que nous avons fait au début, mais ça a été documenté par plusieurs projets pilotes. Nous-mêmes, on l'a fait, à l'époque, quand on était au pouvoir, vous-même, vous avez eu l'occasion de voir votre ex-collègue ministre responsable du Transport faire le même projet pilote. Ça a été documenté.

Là, je veux vraiment m'éloigner du projet pilote, je veux juste qu'on focusse sur la problématique constatée, documentée, du dépassement des autobus jaunes scolaires. Aujourd'hui, avec cet amendement, d'ailleurs, je vous salue, vous confirmez que si, demain, la volonté gouvernementale, elle est là, on peut, parce que la loi le permet?

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : Et je vais répondre par : Merci. Merci, M. le Président.

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

M. Grandmont : Oui. Bien, un simple mot, en fait, pour dire qu'effectivement je pense que c'est une amélioration intéressante. On voulait avoir des systèmes de détection qui pourraient évoluer dans le temps, ça a été une disposition que Mme la ministre avait nommée dès le départ. On s'est rendu compte, effectivement, qu'il y avait peut-être un endroit où, finalement, on bloquait cette possible innovation-là, cette possible évolution-là.

On a eu des bonnes discussions sur, effectivement, là, les... bon, tout le projet pilote, Bus Patrouille, la possibilité d'intervenir puis de mettre des caméras. Donc, on a déjà travaillé sur la notion de caméras, hein, on a ouvert les perspectives sur ça, sur l'évolution que ça pouvait être. On a retiré toute référence à des mots qui empêchaient cette évolution-là. De la même façon, on a vu... on a vu une limitation dans l'évolution potentielle de ces systèmes-là, au regard de est-ce que ça devait être posé sur des installations qui étaient fixes ou qui pouvaient être mobiles, et puis je pense que la discussion que nous avons eue ensemble nous permet de... a permis de dégager, finalement, qu'il y avait une amélioration à apporter au projet de loi.

Donc, très content, moi aussi, là, qu'on ait cette perspective-là, nouvelle, parce que c'est vrai que ça répond à un vrai besoin. C'est vrai que ça répond à un vrai besoin. Dans la vraie vie, là, il y a beaucoup de gens qui passent à côté d'autobus alors que le panneau lumineux rétractable est en fonction, on le voit trop souvent, puis c'est évidemment un risque qu'on veut limiter le plus possible. Ça prend de la surveillance. On ne peut pas avoir des policiers qui suivent chaque autobus jaune au Québec, c'est impossible, donc si on se donne cette possibilité-là de faire respecter le Code de la sécurité routière puis d'envoyer un signal fort, bien, c'est un grand tant mieux. Moi, je suis aussi... je suis, tout comme mon collègue là, très content, là, de l'ouverture de la ministre sur cet enjeu-là, je pense que c'est une belle avancée. Merci.

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

• (10 h 10) •

M. Derraji : Oui. Je veux juste réitérer quelque chose. Merci à l'équipe de la ministre, parce que je sais que ça fait très longtemps qu'on a parlé de cet enjeu, mais je tiens à saluer l'effort, je tiens à saluer l'ouverture d'aller trouver la solution. Tout est à votre honneur, vraiment, bravo! C'est excellent, cet ajout dans le projet de loi. C'était un des éléments que nous avons soulevés au départ. Nous avons eu des discussions «off», mais «on» aussi, en commission parlementaire, mais je tiens vraiment à prendre le temps de remercier l'équipe de Mme la ministre, Mme la ministre aussi, d'avoir pris le temps de trouver la solution et de ramener... Moi, je pense que c'est une bonne ouverture qui change vraiment pas mal de choses dans le Code de la sécurité routière. Bravo! Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article... l'amendement à l'article 519.80? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 519.80 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. M. le député de Taschereau, vous avez un amendement à 519.80, sur l'article 12, qui est sur Greffier. Est-ce que vous voulez procéder?

M. Grandmont : Est-ce qu'on peut me donner une petite minute? On peut suspendre? Merci.

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

(Suspension de la séance à 10 h 11)

(Reprise à 10 h 21)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux, et, lors de la suspension, nous en étions à l'article 12, introduisant... l'article 519.80, introduit par le... introduisant l'article 12. Donc, Mme la ministre, suite à la suspension, nous avons convenu de faire l'amendement à l'article 519.81 de l'article 12.

Mme Guilbault : Oui. Alors, article 12. À l'article 599... 519.81, pardon, du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 12 du projet de loi :

1° supprimer, dans le premier alinéa, «qui auront été préalablement autorisés par le ministre»;

2° remplacer, dans le deuxième alinéa, «des responsabilités qu'elle exerce en vertu de l'article 573.7» par «notamment des responsabilités qu'elle exerce en vertu du chapitre I.1 du titre X».

En commentaire : Cet amendement propose de modifier le premier alinéa de l'article 519.81 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 12 du projet de loi, afin de laisser la pleine autonomie aux municipalités pour décider des mesures et des programmes de sécurité routière qui pourront être financés à même les sommes restantes qui leur sont versées en vertu d'une entente.

Il propose aussi de modifier le deuxième alinéa de l'article 519.81 pour préciser que les sommes à verser à une municipalité au terme de l'entente puissent être déterminées en tenant compte notamment de l'ensemble des

responsabilités qu'elle assume en vertu du chapitre relatif aux sanctions administratives pécuniaires et non pas seulement selon les responsabilités mentionnées à l'article 573.7 du CSR, proposé par l'article 16 du projet de loi tel qu'amendé, qui vise la notification d'un avis de réclamation.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions à 519.81, l'amendement de Mme la ministre? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Bien, j'aimerais comprendre un peu, là, l'intention de la ministre, là, dans... relativement à cette... à cette proposition d'amendement.

Mme Guilbault : Oui. Bien, en fait, ça relève un peu... c'est les questions d'autonomie municipale. Si... Les collègues, j'imagine qu'ils ont accès, là, au texte, tu sais, la version actuelle puis amendée, on voit qu'on vient biffer, en fait, «qui auront été préalablement autorisés par le ministre». C'est dans le sens... les ententes qui sont faites pour le partage des sommes, une fois qu'on a déduit les frais de gestion, puis tout ça, ça disait qu'on pouvait... qu'on doit les appliquer à des programmes de sécurité routière. On disait : Préalablement approuvés par le ministre, mais maintenant on vient retirer ça.

Ça, ça veut dire que les municipalités vont quand même être tenues d'utiliser les sommes pour des mesures de sécurité routière, mais vont pouvoir le décider par elles-mêmes, sans être obligées d'obtenir l'approbation du ministre. Donc, on enlève une couche de paperasse et on leur confie la décision de choisir les meilleures mesures de sécurité routière, mais la reddition de comptes fait en sorte qu'on va quand même s'assurer que les sommes sont utilisées pour la sécurité routière.

M. Grandmont : Donc, est-ce que ça s'applique principalement pour des sommes qui auraient été reçues pour des projets pour lesquels, par exemple, on réussirait à réaliser le projet avec un excédent à la fin de l'exercice ou si c'est parce que... ou si c'est dans le cadre, par exemple, de plans de sécurité routière menés conjointement avec le ministère et la municipalité? Dans quel cas ça s'applique, plus concrètement, là?

Mme Guilbault : Non, mais c'est les ententes, parce qu'on a... Là, on est à 519.81. «Le ministre peut convenir, dans une entente conclue avec une municipalité, qu'une partie du montant des amendes perçues pour les infractions [et] du montant des SAP — parce que, là, on introduit les SAP, blablabla, ta, ta — lui sera versée par le ministre. Ces sommes doivent être affectées en priorité au financement des frais associés à la gestion et l'exploitation [du] système». Donc, les recettes, finalement, des photoradars, tu sais. On les autofinance à même les recettes, puis, pour les surplus, on finance des mesures ou des programmes de sécurité routière. Puis là on disait : «Qui auront été préalablement autorisés par le ministre», mais là, finalement, on va laisser les municipalités choisir quelles mesures.

M. Grandmont : Le type d'actions.

Mme Guilbault : Exactement, mais en s'assurant que c'est quand même investi en sécurité routière, parce que c'est le principe des systèmes de contrôle.

M. Grandmont : D'accord. Et donc je suis très content, là, qu'on ait une préoccupation pour faire confiance aux municipalités puis avoir de l'autonomie, dans le fond, là... leur donner de l'autonomie. Il y a quand même un regard, vous l'avez dit, là, au niveau de la reddition de comptes. Est-ce qu'il y aura... il y a un guide qui, dans le fond, dans... à l'intérieur duquel il y a des paramètres à l'intérieur desquels les municipalités vont devoir réaliser, choisir leurs activités ou leurs aménagements de sécurité routière?

Des voix : ...

Mme Guilbault : Non, c'est ça, ça va être... ça va être à la discrétion des municipalités. On fait confiance à l'expertise puis au bon jugement. Puis, via la reddition de comptes, on va pouvoir s'assurer que c'est bel et bien des mesures de sécurité routière.

M. Grandmont : Puis ça peut être autant des aménagements que des activités de sensibilisation, par exemple? Je veux dire, est-ce qu'il y a une... est-ce qu'il y a une palette de mesures qui peuvent être mises en place?

Des voix : ...

Mme Guilbault : Non, c'est ça, c'est à la bonne volonté, parce que ce n'est pas un programme, ça fait qu'il n'y a pas de modalités, comme tel, d'admissibilité comme dans un programme normé. Alors, ça va être à la discrétion des municipalités.

M. Grandmont : Parfait. Donc, j'imagine que, dans la reddition de comptes puis dans le suivi que les équipes du ministère des Transports et de la Mobilité durable feront de l'investissement de ces sommes-là, on ira voir que ça induit une amélioration du bilan routier.

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : Donc, j'imagine qu'il y a un bilan qui va être dressé par le ministère.

Mme Guilbault : Un bilan routier ou un bilan des mesures financées?

M. Grandmont : Bien oui, exactement. Bien, les deux, en fait, là, parce que, si on finance des mesures, que ce soient des activités de sensibilisation... Tu sais, on revient toujours à la vision...

Mme Guilbault : La vision Zéro.

M. Grandmont : ...la vision Zéro, là, les 5E. C'est sûr que des mesures, on peut en avoir selon plusieurs axes, selon cinq axes, il peut y avoir de la répression, il peut y avoir de l'encouragement, de la sensibilisation, il peut y avoir des aménagements. Donc, on travaille sur l'environnement lui-même, mais tout ça, l'objectif, c'est qu'on améliore le bilan routier. Moi, mon objectif, ce serait ça, tu sais. Si on vise ça, il faut être capables de le mesurer, parce qu'on veut s'assurer que les sommes sont utilisées au meilleur escient. Donc, est-ce que... Dans le fond, quel genre de bilan ou de... c'est ça, quel genre de bilan, dans le fond, le ministère des Transports et de la Mobilité durable s'engage à faire? Vous savez, j'avais... on avait discuté, dans un autre... lors d'une proposition d'amendement que j'avais faite, là, de demander à ce que le ou la ministre, à certaines périodes de temps, là, aux quatre ans, je pense, qu'on avait... que j'avais finalement demandé, là, dresse un bilan, finalement, là, de l'amélioration du bilan routier au Québec. Parce que la SAAQ fait son travail, évidemment, un bilan routier annuellement, mais, après ça, il y a tout un travail qui est fait par le ministère des Transports, par la ministre qui occupe le rôle aussi, qui est à la tête de ce ministère-là.

Il faut, à quelque part, s'assurer que les sommes qui sont investies en sécurité routière, qui proviendraient, finalement, des ACA, de tout le système qu'on est en train de mettre en place à travers le PL n° 48, bien, donnent des résultats intéressants. Moi, c'est mon souhait. Peut-être que, des fois, ça va être d'augmenter la répression, peut-être que, des fois, ça va être de faire de la sensibilisation, peut-être que, des fois, ça va être des aménagements, mais est-ce qu'on peut s'assurer d'avoir une forme de reddition de comptes, un bilan, d'abord, puis une reddition de comptes pour s'assurer que l'argent, là, qui est payé par les contraventions, que les gens... que les automobilistes vont payer, au Québec, bien, s'en va vraiment à la... aux meilleures... aux meilleures mesures pour améliorer le bilan routier? Autrement, si on n'a comme pas de bilan, si on n'a rien pour le mesurer, comment savoir, finalement, que... tout ce qu'on met en oeuvre, finalement, donne les résultats... les résultats escomptés?

Donc, c'est pour ça que je parlais de bilan. Bon, malheureusement, ça n'a pas été reçu, à ce moment-là, mais, sinon, est-ce qu'il y a un autre mécanisme qui peut être mis en place pour s'assurer, finalement, que, bien, toutes ces contraventions-là, là, qui vont payer les mesures de sécurité routière donnent des bons résultats?

Mme Guilbault : Oui. Bien, en fait, c'est ça, c'est parce que, là, on vérifiait quel genre de reddition de comptes publique il existe, actuellement, puis c'est dans les rapports annuels de gestion des villes. Donc, il y a, précisément, là-dedans, une section Fonds de la sécurité routière, dans le rapport annuel de gestion, où elles précisent, pour chaque mesure ou programme réalisé avec la subvention, les informations suivantes :

1° une description détaillée des mesures ou des programmes réalisés incluant leur date de début et de fin;

2° les coûts des mesures ou des programmes réalisés ainsi que les sources et les montants de financement, autres que la présente subvention;

3° selon le type de mesure ou de programme réalisé, les effets attendus sur l'amélioration de la sécurité routière, par exemple, la diminution du nombre de décès, de blessés et d'accidents de la route, le nombre de personnes sensibilisées ou formées à la sécurité routière, la mobilisation des acteurs du milieu ou tout autre indicateur de performance pertinent.

Et ça, c'est intégré à la convention qui s'appelle... dans le fond, la convention entre le ministère... convention de subvention pour l'utilisation d'une somme provenant des excédents du Fonds de la sécurité routière relatifs au projet pilote de coopération municipale, parce que le projet pilote de coopération municipale, le PPCM, c'est celui qui encadrerait actuellement l'utilisation de ceux qu'on a. Donc, de toute façon, cette convention-là va être amenée à être modifiée, là, parce qu'on va sortir du projet pilote et on va s'assurer de transposer des éléments de reddition de comptes du même genre, là. Parce que ça, c'est quand même assez détaillé, puis on leur demande déjà de nous rendre compte des effets attendus sur l'amélioration de la sécurité routière.

• (10 h 30) •

M. Grandmont : OK. Dans ce que vous avez nommé, tu sais, dans les livrables attendus, dans le fond, le nombre de personnes rencontrées ou sensibilisées, le nombre de groupes mobilisés, les effets espérés sur le bilan routier, il me semble que j'ai... Puis là vous l'avez... vous l'avez lu vite, là, puis je n'ai pas le texte sous les yeux, évidemment, là, mais, tu sais, est-ce qu'on a une certaine forme d'évaluation sur le plus long terme, en fait? Puis là je comprends qu'il y a comme une reddition de comptes à faire, puis peut-être que l'évaluation sur le bilan routier dépasse le moment où on remet la reddition de comptes, mais j'ai comme l'impression qu'il y a peut-être un petit trou, là, sur le... sur le résultat réel sur le terrain de l'amélioration du bilan routier. Est-ce que ça fait partie de la reddition de comptes ou s'il y a un autre mécanisme, plus loin dans l'entente, dans la convention qu'il y a avec les municipalités?

Des voix : ...

Mme Guilbault : Non, bien, c'est ça, exactement, bien, c'est parce que, tu sais, il faut voir aussi, tu sais, le nombre de personnes sensibilisées ou formées à la sécurité routière. Une fois que ces personnes-là ont reçu, par exemple, une activité de sensibilisation, bien, il y a... il n'y a pas tellement de deuxième étape, là, dans le sens où elles ont reçu la formation, puis, ensuite de ça, on espère que ça va avoir influencé avantageusement leur comportement, mais il n'y a pas nécessairement de deuxième étape de reddition de compte de ça qui est... qui est possible. Puis, pour le reste, bien, c'est sûr que, tu sais, les... Si, par exemple, elle fait un aménagement sur le coin d'une rue, sur un réseau municipal, bien, ensuite de ça, il y a des statistiques, tu sais, d'accidents, là. Après ça, c'est... Tu sais, nous, on a la possibilité facilement de vérifier ce qu'on appelle les «zones accidentogènes», et tout ça. C'est facile de vérifier...

Prenons un exemple à côté d'ici, qui est sur le réseau supérieur, mais l'intersection François-de-Laval, depuis qu'on a installé le photo-radar, beaucoup moins d'incidents qui se déroulent. Alors, tu sais, c'est quelque chose qui est... qui est facile de... qui est simple ou, en tout cas, qui est déjà... dont il y a une certaine reddition de comptes qui est prévue dans le sens sur les effets anticipés. Puis, après ça, pour ce qui est des effets vraiment mesurables physiquement, c'est facile de le valider aussi, par la suite, puis de vérifier le nombre d'accidents qu'il y a eu depuis.

M. Grandmont : OK. OK, je comprends. Donc, on prend ça un peu de manière macro, en fait, là, quand on regarde finalement le bilan. Est-ce que, dans le fond, l'ensemble des mesures qui ont été déployées ou financées par le programme mis en place, dans le fond, ça donne des résultats, disons, à l'échelle plus macro? Cette information...

Mme Guilbault : On se fie... Aussi, peut-être juste en complément, c'est que ça part justement... puis là, plus que jamais, ça va partir d'une décision municipale. Puis on part du principe que, si la ville choisit de faire une intervention à cet endroit-là, c'est parce qu'il est réputé dangereux ou problématique, que ce soit en curatif ou préventif. Donc, alors, forcément, ultimement, ça peut juste avoir une incidence positive sur le bilan macro effectivement, là. Tu sais, globalement, si chacun gère sa fougère puis gère ses petites zones accidentogènes, macroscopiquement, ça va améliorer notre bilan.

M. Grandmont : Est-ce que... Là, je comprends qu'on a des conventions avec chaque municipalité, dans le fond, qui va pouvoir s'inscrire dans ce programme-là, dans ce...

Mme Guilbault : Qui va utiliser des systèmes, oui.

M. Grandmont : Exact. Oui, qui va effectivement utiliser les systèmes. Est-ce que... est-ce qu'il y a une centralisation de cette information-là qui est ramenée? Je comprends que oui, parce qu'à quelque part le MTMD est capable de faire... dresser des bilans pour savoir si... Donc, dans quelle mesure cette information-là va être rendue publique? Elle va être transmise aux groupes parlementaires, aux oppositions, au public en général, aux médias qui pourraient être intéressés par la question? Dans quelle mesure cette information-là va être rendue publique à l'échelle... évidemment, on peut prendre ça d'un point de vue macro aussi, là, ce n'est pas obligé d'être spécifiquement pour chaque municipalité. Peut-être que oui, peut-être que non, je ne le sais pas, là, mais...

Mme Guilbault : C'est ça, comme c'est les rapports annuels des municipalités, c'est accessible.

M. Grandmont : Bien, est-ce que... est-ce que le travail doit être fait, dans le fond, d'aller vers chaque municipalité pour demander l'information, ou si le MTMD regroupe cette information-là, puis la rend accessible dans un seul tableau synthèse, dans le fond?

Mme Guilbault : C'est ça, non, actuellement, on n'a pas cette espèce de recueil là, parce que les rapports annuels des municipalités sont déjà publics. Donc, c'est possible d'aller chercher l'information. Mais moi, je serais très ouverte à ce qu'on crée, peut-être, une... une forme de... de réceptacle, ou, en tout cas, c'est ça, de centralisation de cette... dans le fond, de recueil de l'ensemble des... de l'information, qui est déjà, par ailleurs, publique, mais qu'on la... qu'on la collige pour le bien d'un lecteur.

M. Grandmont : Mais, moi, je pense que ça serait vraiment une très, très bonne idée, parce que...

Mme Guilbault : Ça favoriserait du moins, peut-être, la...

M. Grandmont : Oui, oui, c'est ça. Moi, je pense que c'est vraiment une très, très bonne idée de centraliser l'information puis de la rendre disponible. Je reviens encore aux cinq E, dans un des E, il y a l'évaluation, puis c'est très important de le faire, cette évaluation-là. Bon, s'il n'y avait pas... s'il n'y a pas d'ouverture à avoir, là, un bilan régulier de la ministre sur la question de la sécurité routière, pour voir à toujours s'améliorer, rendre des comptes puis mettre en place des nouvelles mesures, comme législateurs, sur ce qu'on peut améliorer au Québec, bien, à tout le moins que l'information soit rendue publique, agrégée, tu sais, mise en commun dans un même recueil. Je pense que ça peut donner cette opportunité-là, aussi, là, d'avoir, aux yeux du public, une certaine forme de transparence, puis aussi, là, la capacité, bien, d'évaluation, en fait, là, des efforts qui sont mis en place par le législateur. Je pense que c'est une mesure qui serait vraiment très importante.

Si on veut se réclamer de la Vision Zéro, il faut le faire aussi sur la question de l'évaluation, c'est un des cinq E, un des cinq piliers importants, là, de la Vision Zéro. Donc, en rendant cette information-là plus accessible, simplifiée, là, puis agrégée, surtout, là, parce que vous pouvez imaginer que, tu sais, aller chercher l'information auprès de chacune des municipalités qui auraient des systèmes, puis voir comment cet argent-là est distribué, je veux dire, c'est un travail de moine. Toute l'information existe déjà au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Remettre ça à quelque part sur une page avec toute l'information regroupée, je pense que ça peut juste aider à une bonne évaluation, là, des systèmes qui sont mis en place. Tout ça au bénéfice de l'amélioration du bilan routier, là, au Québec, là, c'est toujours l'objectif qu'on poursuit, là, évidemment.

Mme Guilbault : Oui. Bien, je suis d'accord avec... avec mon collègue. Donc, comme je disais, nous, on va devoir modifier, de toute façon, le document de la convention pour les futures nouvelles conventions. Et on pourrait s'assurer que les municipalités, en plus de le mettre dans leur rapport annuel, nous transmettent, à nous, une espèce de format colligeable facilement avec les mêmes paramètres et... et faire cette collection-là... Collection, c'est bien le nom commun du verbe colliger?

M. Grandmont : Je pense que oui.

Mme Guilbault : Alors, on va faire cette collection-là par nous-mêmes, pour le bien du public, puis le déposer, on pourrait le déposer, en tout cas, du moins, dans la section Sécurité routière de notre site Internet.

M. Grandmont : Parfait. Donc, je suis très heureux de cet engagement de la ministre aujourd'hui, je pense que c'est au bénéfice de toute la population du Québec. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'amendement à l'article 519.81? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

• (10 h 40) •

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Merci. Est-ce qu'on passe à 519.82 ou on suspend?

Une voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Nous suspendons. Est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'article 12?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Jacques) : Consentement. Et je crois, Mme la ministre, que nous en... nous nous en allons à un amendement introduisant l'article 52.1.

Mme Guilbault : Oui, 52, comme tel, il avait été adopté?

Le Président (M. Jacques) : Oui.

Mme Guilbault : Oui, c'est ça. Parfait. Alors, article 52.1 : Insérer, après l'article 52 du projet de loi, le suivant : «52.1. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 294.0.1, du suivant :

«294.0.2. Dans l'établissement d'un corridor scolaire, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit tenir compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière.»

Et en commentaire : Cet amendement propose d'ajouter un nouvel article 294.0.2 au Code de la sécurité routière afin de prévoir que la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit se référer au guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable lorsqu'elle décide d'établir un corridor scolaire.

Et donc, M. le Président, ça fait suite à, je dirais, un des morceaux principaux, là, des échanges qu'on a eus dans ce projet... dans le cadre de l'étude détaillée de ce projet de loi sur les corridors scolaires. Ça a été soulevé par mes divers collègues, mais beaucoup par le député de Taschereau. L'apparence ou, en tout cas, peut-être... oui, appelons ça une apparence de manquement dans le projet de loi, en cohérence avec notre plan d'action, que d'ailleurs je n'ai pas à portée de main... Ah! il est ici, tiens. Notre fameux Plan d'action en sécurité routière. C'est ça, on le garde jusqu'à la fin. Parce que je l'ai dit souvent, ce projet de loi là servait essentiellement, là... on a réglé d'autres petites choses dedans, mais essentiellement, était un outil qui venait opérationnaliser diverses mesures de mon Plan d'action en sécurité routière. Et... et quand on regarde le premier axe, Transports actifs sécuritaires vers l'école, on y parle des aménagements sécuritaires dans les zones scolaires et aussi dans les corridors scolaires. Et les corridors scolaires ne se trouvaient pas dans le projet de loi, ne se trouvent déjà pas dans le Code de la sécurité routière et ne se trouvaient pas dans le projet de loi. Donc, on venait, finalement... on ne venait pas laisser de trace des corridors scolaires dans le projet de loi et, par extension, dans le code... et ça pouvait amener une apparence d'incohérence, bien qu'on en ait discuté puis que j'ai dit que, pour moi, le plan d'action, quand même, amenait une nouvelle notion de devoir se conformer au guide, qui éventuellement va être mis à jour, avec une échéance cette année. Première réunion, le 10 avril. D'ailleurs, on est quelle date, là?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bon, bien, première réunion demain pour les travaux de consultations pour la mise à jour du... du guide. Je ne sais pas si notre ami qui est... qui est là-dedans est ici, enfin. Ah, oui! Il est ici. Bon. Alors, vous nous confirmez la rencontre demain?

Une voix : Oui.

Mme Guilbault : Bon. Parfait. Alors, première rencontre demain. Donc, tout ça pour dire que, dans un souci de renforcer, peut-être, la cohérence entre le plan d'action et le projet de loi, on a travaillé avec nos équipes sur une espèce de compromis entre... Parce que, quand on parle de rendre les aménagements sécuritaires obligatoires dans les zones scolaires, on travaille avec une notion qui est déjà bien définie, qui est déjà connue, qui fait l'objet d'un règlement sur les zones scolaires. C'est une notion avec laquelle les municipalités, les centres de services scolaires, tout le monde est habitué de travailler, de fonctionner. Nous-mêmes, comme utilisateurs du réseau, on comprend bien les zones scolaires. Les corridors scolaires, à l'inverse, bien qu'ils existent déjà, puis on a eu des exemples de signalisation qui existent et donc il y a... c'est déjà une notion à laquelle on est habitués aussi, mais moins bien définie, à ce stade-ci de notre existence comme société, moins précisément définie que les zones scolaires.

Alors, ce que je disais, c'est : Il faut d'abord convenir d'une définition des corridors scolaires qui va faire l'unanimité, d'où la première rencontre de demain avec l'ensemble des partenaires qui vont être concernés par la chose. Il existe déjà une définition dans le guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, mais je pense que, dans un souci de toujours s'assurer de la faisabilité puis du caractère réaliste des choses qu'on décide, puis s'assurer que ça donne les résultats escomptés dans la vraie vie, puis que les gens vont adhérer, puis ils vont se mobiliser, puis ils vont le faire. Il faut s'assurer d'avoir l'assentiment puis le... l'appui de tout le monde, notamment des unions municipales, parce qu'ultimement c'est beaucoup eux, avec les centres de services scolaires, qui vont devoir... Mais, quand on parle des corridors scolaires, on s'éloigne aussi, même, des centres de services scolaires, alors donc c'est vraiment les municipalités, ultimement, qui vont aboutir avec ces obligations-là. Donc, pour moi, c'était important de prendre le temps de faire les choses dans l'ordre, mais comme le projet de loi, on l'achève, il fallait quand même poser un geste aujourd'hui tout en se donnant la latitude de convenir ensemble de la définition dans le cadre des travaux de consultation qui vont commencer demain.

Tout ça pour dire que je pense que l'amendement qu'on propose aujourd'hui, avec cet amendement-là, on trouve le compromis en question, où on va se laisser le temps, parce qu'on réfère au guide. Dans le fond, ce qu'on vient dire, c'est qu'on vient transposer, dans le projet de loi, la même obligation qu'on avait écrite. Et d'ailleurs le libellé se ressemble, là, quand on regarde mon Plan d'action en sécurité routière, là. Tu sais, c'est ça, on vient inscrire non seulement pour la première fois la notion de corridor scolaire dans le Code de la sécurité routière, ce qui est en soi une avancée plus que majeure, mais en plus, on vient intégrer un élément impératif en disant que la... quand on établit un corridor scolaire, la personne qui est responsable de l'entretien du chemin doit tenir compte du guide d'application. Donc, il y a vraiment là un verbe, tu sais, impératif, là, le verbe «devoir», alors il y a une notion d'obligation qui est immanente au choix de ce terme-là.

Alors, quant à moi, on vient résolument transposer dans notre projet de loi, et par extension dans le code de la sécurité routière, l'obligation pour les gestionnaires de chemins publics qui vont faire partie d'un corridor scolaire, de se conformer au guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*. Et il y aura, tout à l'heure, un article sur les mises en vigueur. Donc, j'annonce déjà que les mises en vigueur, tu sais, vont... vont être diverses, là, selon les aspects du projet de loi. C'est sûr que pour celui-là, on va vouloir se donner le temps, justement, de faire les travaux, mais il reste qu'ultimement, non seulement les corridors vont exister, vont exister concrètement dans le Code de la sécurité routière, mais, en plus, la notion d'obligation de devoir se conformer au guide, qui va être mis à jour avec l'ensemble des partenaires, va, elle aussi, exister dans le Code de la sécurité routière.

Alors, je trouve que c'est... je trouve que c'est une très, très grande avancée, et qui va nous permettre, aussi, d'avoir le temps de travailler avec les municipalités pour être sûrs qu'ultimement... parce que ce qu'on veut, comme disent souvent les collègues, c'est qu'ultimement ça ait un... une incidence positive sur le bilan. Pour ça, il faut que ce soit fait de manière concertée et réaliste pour que ça donne des résultats réels dans la vraie vie, bien au-delà de nos petites personnes. Comme on disait, un jour, d'autres personnes vont occuper nos fonctions, mais on veut que tout ça continue de vivre après nous et continue de nous permettre d'améliorer la sécurité du réseau.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Juste pour vous dire que l'article 52 n'est pas adopté, tout comme 23 et 12, là. Les trois étaient interreliés. Donc, elle était déjà suspendue, 52. Donc, M. le député de Taschereau, sur l'amendement introduisant l'article 52.1.

M. Grandmont : Oui. Donc, d'abord, bien, merci, Mme la ministre, pour cette ouverture. Effectivement, on l'avait bien noté, là, il semblait y avoir une incohérence entre ce qu'on lisait dans le plan d'action, où on visait, à 2.1, là, à «rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires», notamment avec la prise en compte, là, du guide élaboré par le ministère de la... des Transports et de la Mobilité durable, évidemment, en partenariat avec les acteurs du milieu. C'est ce qu'on souhaite. Il y a une rencontre demain, donc ça devrait bien aller. Donc, très content de cette ouverture.

Très content aussi qu'on revienne à l'aspect fondamental qui avait mobilisé, en fait, les parents, qui avait mobilisé... qui nous mobilise aujourd'hui, hein, tout ce processus-là, le décès tragique de la petite Mariia, qui était

décédée sur le chemin de l'école dans la zone qu'on pourrait caractériser, qu'on pourrait nommer comme étant un corridor scolaire, et non pas la zone scolaire, parce qu'il est en milieu urbain. La zone scolaire, c'est vrai que c'est un... que c'est plus facile à définir. Je pense, la définition officielle, là, c'est 50 mètres autour de l'école en milieu urbain et 100 mètres en milieu... 100 mètres, si je ne me trompe pas, c'est ça? Autour de l'école en milieu rural. Donc, je suis content qu'on ait cette ouverture-là.

Maintenant, j'ai quand même quelques questions, puis je suis content, dans le fond, qu'on l'introduise, là, qu'on introduise la notion de corridor scolaire. Ça va apparaître dans le Code de la sécurité routière, c'est une bonne nouvelle. Peut-être que c'est... peut-être que ça ne nous satisfera pas à 100 %, mais, à tout le moins, il est écrit, puis on pourra peut-être bâtir là-dessus aussi. Mais la notion existera dorénavant dans le Code de la sécurité routière, ça, c'est une bonne chose, mais j'ai quand même des questions, quand vous parlez, là, de compromis... quand vous parlez de compromis. Je sais que Mme la ministre aime les mots. Le choix des mots est important, puis je suis allé voir rapidement, là. Le compromis, évidemment, il y a plusieurs sens qu'on peut donner à ce mot-là, mais, entre autres, «arrangement dans lequel on fait des concessions mutuelles, en arriver à consentir à un compromis». Donc, qu'est-ce qu'on laisse de côté avec ce compromis là? On comprend ce qu'on est en train de gagner à travers le compromis, mais qu'est-ce que la ministre a décidé de laisser de côté... Et je vous passe la parole.

Mme Guilbault : Bien, en fait, compromis... bien là, je n'avais pas regardé la définition, là, peut-être que je suis allé avec une... Mais on pourrait dire... Parce qu'en fait, pour moi, ce que je mets dans l'amendement est en parfaite cohérence avec le plan, donc, dans un sens, le compromis n'était peut-être pas le meilleur terme, mais tu sais, il y a aussi la question, comme je le disais, de la mise en vigueur. C'est peut-être le compromis entre rendre obligatoire, instantanément, l'aménagement de corridors partout, sécuritaires partout, du jour au lendemain... Pour moi, c'était plutôt ça, c'était de se donner le temps puis les moyens de le faire atterrir dans la vraie vie, par le vrai monde, qui vont devoir les aménager, s'ils choisissent d'aménager un corridor, et qui devront le faire conformément au guide. Alors, c'est peut-être... peut-être que j'aurais dû utiliser une gradation ou je ne sais trop, là.

• (10 h 50) •

Une voix : ...

Mme Guilbault : Se donner les moyens, oui, c'est ça. Bien, en tout cas...

M. Grandmont : ...parce que, pour moi, de la façon dont je lis la proposition d'amendement, effectivement... Puis vous remarquerez, hein, qu'ils ne font jamais de bruit quand je parle, c'est tout arrangé.

Mme Guilbault : C'est tout à fait vrai.

M. Grandmont : Je fais des blagues. Je reviens à l'essentiel. Il me semble qu'il y a quand même un compromis, parce que vous... tu sais, vous dites, puis je lis, là, vraiment, la proposition d'amendement, là : «Dans l'établissement d'un corridor scolaire, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit tenir compte du guide d'application...» Donc, on utilise le terme «devoir», qui est à l'impératif, donc il y a une obligation de ce côté-là. Ça, je le comprends bien. Par contre, il n'y a rien qui dit qu'une municipalité doit établir un corridor scolaire. Donc, sur la prémisse, à partir du moment où il y a une municipalité qui veut établir un corridor scolaire, effectivement, elle doit tenir compte du guide. Ça, on s'entend là-dessus, c'est très, très clair pour moi. Mais il n'y a rien qui garantit, là-dedans, qu'une municipalité, quelle qu'elle soit, au Québec, devra établir des corridors scolaires sur son territoire, autour des écoles qui sont sur son... qui sont dans sa municipalité. Donc, c'est là où je veux essayer de voir, là. Le caractère obligatoire, là, il est à l'effet de référer au guide si on fait des corridors, mais il n'est pas à l'effet d'établir des corridors scolaires. Est-ce que c'est ça, le compromis dont on parlait?

Mme Guilbault : Oui, bien, c'est ça que je disais tout à l'heure, c'est qu'entre... Puis, pour moi, comme je disais, c'est vraiment conforme à ce qui est dans le plan, mais d'obliger toutes les municipalités de... tu sais, mur à mur, là, du jour au lendemain, au même moment, d'établir des corridors scolaires tout en les rendant sécuritaires, conformes aux guides, sans leur donner une période, là, tu sais, une espèce de période d'amortissement, qu'on va se donner avec la mise en vigueur, tout à l'heure, pour moi... effectivement, ça pourrait peut-être être ça, le compromis, parce que l'obligation ne porte pas sur le fait d'établir un corridor scolaire, mais sur le fait que, si on en établit un, il doit être sécuritaire. Mais la mouvance actuelle... puis on l'a déjà dit plusieurs fois, il y en a déjà plusieurs, corridors scolaires, et la mouvance va vraiment dans ce sens là. On le sent, nous, avec toutes les discussions qu'on a avec les municipalités, elles veulent participer. On m'a apporté un cahier de résolution, mes amis ici, quand ils sont venus me voir dans Louis-Hébert, un cahier de résolution de je ne sais pas combien de municipalités qui plaident pour plus de sécurité routière, alors...

Puis c'est là que je dis aussi : À un moment donné, la prescription, trop forte, trop vite, pourrait avoir un effet dissuasif. Déjà, cette avancée-là, ça va être quand même un gros fardeau pour les municipalités parce qu'on... Tu sais, je le disais, moi, je pense qu'ils sont dans cette mouvance-là, puis ils veulent de la sécurité, puis ils veulent agir sur le réseau, mais là on les contraint à le faire. Alors, moi, je pense que c'est déjà un énorme pas. On va travailler avec eux d'ici la fin 2024 pour arriver à la version... à la mise à jour de notre guide. Ils vont travailler, évidemment, avec nous à la table de consultation. Alors, ils font partie, elles... Puis, tu sais, les municipalités sont partie intégrante du processus de tous ces travaux-là qu'on fait. Tu sais, les discussions qu'on a ici, nous, on est comme porte-parole de

plein de gens, mais dont les élus municipaux, qui sont au premier chef avec leur réseau. La grande majorité des écoles sont situées sur le réseau municipal. Alors, c'est vraiment un partenariat. Tu sais, c'est un partenariat évolutif qu'on amorce aujourd'hui, qu'on vient inscrire, parce que je suis d'accord qu'on vient corriger une lacune qu'il y avait, là, dans le projet de loi au départ, quand on voit l'importance que ça avait dans le plan d'action, puis qu'il n'y avait pas de trace de ça dans le code. Alors, pour moi, on vient corriger cette lacune-là en l'inscrivant dans le code, en inscrivant, aussi, la notion impérative de conformité obligatoire quand on établit un corridor scolaire.

Puis, ensuite de ça, le temps va faire son oeuvre, dans le sens où les municipalités embarquent dans l'élan, on va faire les travaux ensemble, on va définir les corridors ensemble d'une manière qui, pour elles, va être applicable, et, forcément, les choses vont évoluer, puis on va les appuyer, c'est ça, avec... Parce que j'ai quand même augmenté le TAPU de 68 millions, aussi, dans le... puis là il va y avoir des recettes, avec les éventuelles ACA qui vont générer des recettes au Fonds de la sécurité routière. Alors, il y a tout ça, aussi, qui va s'enclencher.

M. Grandmont : Il y a quand même une nuance importante entre ce qui est écrit à 52.1, là, qui modifie 294.0.2, puis ce qu'on retrouve... on y reviendra tantôt, là, à l'article qu'on a suspendu, l'article 52, qui dit que l'article 294.0.1 est modifié par l'ajout d'«en outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide élaboré par le ministère des Transports». Vous voyez la nuance entre 52 puis 52.1. À 52, on parle des zones scolaires. Les municipalités sont toutes, au Québec, tenues d'aménager la zone scolaire. De l'autre côté, à 52.1, on est sur les corridors scolaires. On ne dit pas que toutes les municipalités sont tenues d'aménager des corridors scolaires, un ou des corridors scolaires, autour de leur école.

Pour moi, c'est quelque chose qui est indépendant de l'échéancier qu'on se donne pour le réaliser. On aurait pu avoir, à 294.0.2 : «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire le ou les corridors scolaires, notamment en tenant compte du guide d'application...» en tenant compte du guide d'application «élaboré par le ministère des Transports». Puis, après ça, quand on jaspera, je pense que c'est à 87, de mémoire, là, quand on parlera des échéanciers, on aurait pu étaler la période de prescription pendant laquelle les municipalités vont le faire. Parce qu'on comprend qu'on ne fera pas des aménagements sur tous les corridors scolaires dans la prochaine année. On voudrait le faire. On aimerait avoir une baguette magique puis tout mettre en oeuvre très rapidement, mais c'est irréaliste.

Et c'est pour ça qu'on s'est donné des délais, aussi, pour être capables de le faire rapidement. Je ne sais pas où ça apparaît, je ne me souviens plus où ça apparaît, là, dans le plan de... dans le Plan d'action de la sécurité routière, mais je peux très bien m'imaginer qu'on pourrait se donner une période d'au moins quatre ans, tu sais, jusqu'à la fin du plan d'action, qui se termine en 2028, pour que les municipalités aient emboîté le pas puis aient fait la démarche de, un, identifier comme il faut leurs corridors scolaires en tenant compte de la définition qui sera élaborée par le comité, puis, après ça, en les aménageant avec les différentes sources de revenus qui sont à sa disposition, notamment provenant de différents programmes qui sont du ministère des Transports puis des ACA qui seront rendues disponibles sur leurs territoires.

Vous comprenez que, pour moi, même si c'est une avancée sur la notion de corridor scolaire, on n'est pas en train de rendre obligatoire leur aménagement, et ça ne va pas dans le sens de ce qui est écrit à 2.1 dans le plan d'action de sécurité routière, où on rendait obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires. C'est ça qui est écrit dans le plan d'action et ce n'est pas ce que je lis dans 294.0.2. Les municipalités... oui, il y a une forme de partenariat, mais une municipalité qui ne voudrait pas se conformer, qui ne voudrait pas sécuriser ses corridors scolaires sur son territoire, moi, je ne vois rien là-dedans qui l'oblige à le faire. Absolument rien. Il faudra remodifier le Code de la sécurité routière ou il faudra trouver des incitatifs ailleurs, mais il n'y a rien d'obligatoire, là. C'est ça qui est écrit. Si elle le fait, si elle décide de le faire, là, elle doit tenir compte... c'est la partie obligatoire, c'est qu'elle doit tenir compte de la bonne façon de le faire, tel que prescrit dans le guide, mais, autrement, il n'y a pas une municipalité au Québec qui, avec ça, va être obligée d'aménager ses corridors scolaires. Il va y avoir du volontariat, ça, je le sais, il y a des municipalités qui sont mobilisées là-dessus, mais il n'y a rien qui est obligatoire, il faut que ça soit très, très clair.

Mme Guilbault : Oui, bien, je voudrais revenir sur... Parce que, là, mon collègue soulève qu'il y aurait une disparité entre 2.1 et mon amendement à 52.1, mais 2.1, c'est «rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires». Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires, bien, c'est ça qu'on fait avec 52.1. Dans la mesure où il y a un corridor scolaire, on rend son aménagement sécuritaire, ça fait que, pour moi, il n'y a pas de... il n'y a pas d'incohérence. Mais, oui, effectivement, c'est ça, pour moi, c'est un premier pas. Puis il l'a dit : Il va y avoir du volontariat. Moi, je suis certaine. Il y a déjà des corridors scolaires, en ce moment, il y a déjà des... Puis peut-être qu'il va y avoir des corridors existants qui vont être modifiés à la lumière de la nouvelle définition, à la lumière du développement, de l'aménagement des villes, et tout ça, les... Dieu sait que les villes bougent, les schémas d'aménagement, ça bouge, le développement, ça bouge, alors... Puis il y a des nouvelles écoles qui se construisent à mesure qu'on construit de plus en plus de logements, et tout ça. Donc, il va y avoir déjà plusieurs corridors scolaires qui vont s'aménager, qui vont le faire conformément au guide. C'est un premier pas. Et, si un jour on a besoin d'aller jusqu'à la prescription parce qu'il n'y a pas suffisamment de réponses de la part du milieu municipal, on l'envisagera, mais moi, je mise sur la volonté manifeste des municipalités. Et... et c'est ça. Et sur cette avancée majeure, là, tu sais, que ça va être de l'avoir dans le Code de la sécurité routière, ça va devenir incontournable quand même, là, pour...

M. Grandmont : Je me permets de revenir...

Mme Guilbault : ...pour une bonne partie.

• (11 heures) •

M. Grandmont : ...sur 2.1. Je me permets de revenir sur 2.1. Mme la ministre dit que, dans le fond, si on lit 2.1... parce qu'on peut lire 2.1 de deux façons, hein? On peut lire 2.1 en disant : Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires dans le cas où il y en aurait. Puis c'est vrai que c'est ça que dit 294.0.2... introduit par 52.1. C'est vrai que... c'est vrai que c'est ce qu'il dit. Si une municipalité décide de faire des corridors scolaires, il a obligation de les rendre sécuritaires au regard du guide qui est élaboré.

Par contre, quand moi, je lis 2.1, ici, dans... dans le plan, ça dit : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors», c'est dans la même phrase. On est supposé interpréter cette... donc cette obligation-là de la même façon, et pour les zones et pour les corridors scolaires. Ce n'est pas deux façons d'interpréter, dans la même phrase, les zones et les corridors. Puis d'ailleurs... et c'est pour ça que, moi, je trouve... je pense qu'on passe à côté de quelque chose, malgré l'avancée, je le répète toujours, c'est quand même intéressant qu'à 52, dans le fond, on dit que toutes les municipalités devront rendre obligatoire, devront aménager... je vais le lire comme il faut, là, devront... «toutes les municipalités sont tenues d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire», puis, de l'autre côté, on dit : Bien, quand les municipalités voudront faire des corridors scolaires, là, elles devront l'aménager de façon sécuritaire. Il y a une nuance quand même importante.

Moi, je pense qu'on n'a pas la même force, on n'a pas le même caractère obligatoire pour les zones et pour les corridors. Je comprends que les zones, on est en... on est ceinture et bretelles, toutes les municipalités vont devoir le faire et vont le faire en tenant compte des meilleures pratiques. Du côté des corridors, on va encourager les municipalités à le faire, on va trouver des moyens pour en inciter davantage à le faire. Il y aura du volontariat, il y en a d'autres qu'on devra convaincre, et quand on les aura convaincues ou quand elles voudront le faire d'office, bien là, elles devront obligatoirement tenir compte du guide qui sera élaboré par le ministère. Il y a quand même deux façons de traiter et les zones, et les corridors.

Je pense qu'on passe à côté de l'esprit de 2.1, mais je me... ça ne m'empêchera pas de... ça ne m'empêchera pas d'appuyer cet amendement-là, même si je veux quand même souligner qu'on n'est pas en train de rendre obligatoire l'aménagement des corridors scolaires partout au Québec autour des écoles. Et je pense que ça aurait été une encore plus grande avancée, en fait, parce qu'on se serait donné du temps. Il y a un délai de prescription, on aurait donné le temps aux municipalités de déployer tout ce qu'il faut pour être capable de le rendre opérationnel, là, sur le terrain, et, bien, ça aurait permis aussi d'améliorer, je pense, la sécurité routière aussi. C'est un plus, je le concède, c'est très bien, mais on ne va pas aussi loin qu'on le fait pour les zones scolaires.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement introduisant l'article 52.1? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article introduisant l'article 52.1 est adopté... l'amendement, pardon?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : L'amendement est adopté. Maintenant, nous revenons à l'article 12, 519.80. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, je pense qu'il est disponible sur le Greffier depuis un petit moment déjà.

Le Président (M. Jacques) : M. le député, l'amendement est maintenant à l'écran.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, M. le Président. Je vais le lire d'abord, là.

À l'article 12 du projet de loi, ajouter, au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 519.80 du Code de la sécurité routière, après «dans une zone scolaire», les mots «ou un corridor scolaire».

Donc, ça se lirait... Je vais lire le début de l'article 519.80, tel qu'amendé, ça se lirait comme suit :

«519.80. Un système de détection peut être utilisé dans les endroits suivants :

«1° dans les zones scolaires ou un corridor scolaire.»

Donc, dans le fond, c'est pour être capable de donner, là, de la flexibilité. On se rappellera, là, que Mme la ministre avait prévu dans son projet de loi que les ACA puissent être utilisés d'office sans avoir à désigner des chemins avec les municipalités, donc à autoriser la... la désignation, pardon, d'un chemin par une municipalité en dehors, là, des zones scolaires puis des chantiers de construction. Essentiellement, je pense que c'est les deux... les deux endroits où on peut effectivement d'office autoriser.

Des voix : ...

M. Grandmont : Je vais attendre. Oui. Donc, si ma mémoire est bonne, là, d'office, là, les ACA sont autorisés dans les zones scolaires et dans les... sur les chantiers de construction. Donc, c'est deux endroits où finalement on n'a pas besoin de désigner... la ministre n'a pas besoin d'autoriser la... la désignation d'un secteur, là où on peut déployer une ACA... un ACA, pardon. Donc, l'objectif est de... Bien, maintenant qu'on a discuté de la notion de corridor scolaire, qui est un guide à travers lequel on pourrait... qui est... qui va venir encadrer, en fait, la définition de ce que c'est, un corridor scolaire, qui va venir définir aussi la façon dont les municipalités vont aménager ces corridors...

ces corridors scolaires là, qu'est-ce... quelle sera la signalisation qui vient avec, bien, qu'à partir du moment où c'est désigné, ces corridors scolaires là par une municipalité, bien, on puisse d'office installer également un ACA, un appareil de contrôle automatisé.

L'objectif, là, c'est de simplifier la vie aux municipalités. Encore une fois, là, s'il faut avoir à chaque fois une demande faite à la ministre pour être capable de désigner un secteur de la municipalité où on veut améliorer le bilan de sécurité routière en déployant un ACA... Bien, je veux dire, si, d'office, on a rendu obligatoire la prise en compte d'un... on a... on a défini, à travers le travail qui se fera, là, éventuellement, à travers la révision du guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, la définition de ce que c'est, un corridor scolaire, si d'office on reconnaît que les municipalités pourront travailler sur ces tronçons-là des trajets des jeunes qui... qui se déplacent à pied ou à vélo vers l'école, puis qu'on veut les encourager finalement à sécuriser ces... ces secteurs-là de leurs... de leurs chemins municipaux, bien, qu'on leur autorise finalement l'utilisation des ACA sur les corridors scolaires.

Je pense qu'on a... On vient simplement, dans le fond, ajouter, à l'arsenal des mesures qui peuvent être mises en place par les municipalités, un outil dont elles auront besoin. On a tous... tous et toutes convenu que les appareils de contrôle automatisés sont un outil intéressant à déployer dans nos... sur nos rues pour être capable d'abaisser la vitesse. Simplement l'ajouter pour les corridors scolaires nous semble une idée à retenir, encore une fois, pour appuyer le travail des municipalités, là, dans l'amélioration du bilan de sécurité routière.

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

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Bien, je suis d'accord avec mon collègue sur l'objectif de son amendement, dans le sens où, à partir du moment où il y a des zones accidentogènes dans des corridors scolaires, ce serait une bonne chose de pouvoir installer des ACA. Par contre, parce que... Il y a une question juridique là-dedans, là. C'est que les corridors scolaires vont être introduits dans le Code de la sécurité routière, mais ils ne seront pas définis dans le Code de la sécurité routière. Et, pour pouvoir utiliser la notion de corridor, par exemple, dans cet article-là, 519.80, il faudrait que la définition se trouve, parce que, sinon, il y a un enjeu de preuve, dans le sens où... Puis là j'ai... j'ai vraiment vérifié, parce que ça... ça peut paraître étonnant, mais on peut contester. Que ce soit une infraction ou une éventuelle SAP, on peut la contester sur la base du fait qu'un photoradar ou un appareil n'aurait pas dû se trouver là, parce que ce n'est pas un site désigné. Donc, autrement dit, si le corridor scolaire n'est pas défini dans le code, quelqu'un pourrait dire : Il y avait un appareil là qui n'était pas... Puis ça devient difficile de démontrer que c'était effectivement un corridor scolaire étant donné qu'il n'y a pas de définition officielle.

Donc, la meilleure façon d'atteindre l'objectif que poursuit mon collègue, c'est-à-dire de pouvoir mettre des ACA dans les corridors scolaires, ça va vraiment être via la désignation au numéro... alinéa, paragraphe, je ne sais pas, n° 3, là, de 519.80 puis de continuer d'en faire des sites désignés. Puis, à partir du moment où on veut mettre en relief ou mettre de l'importance sur les corridors scolaires, c'est sûr que nous... Puis là on a tout abordé cette question-là, comment ça fonctionne, la désignation des sites, les municipalités nous envoient leur liste de sites. Puis, grosso modo, on dit pas mal toujours oui, parce qu'en général c'est basé sur... sur des diagnostics de sécurité, et puis sur des choix de sites qui ont... qui font... qui ont beaucoup de sens. Donc, une municipalité pourrait mettre ces sites désignés qui se trouvent dans leurs... dans des corridors scolaires à même sa liste de demandes de sites désignés. Et, considérant que, là, on veut mettre une importance particulière sur les corridors scolaires, ça pourrait faire partie des critères, éventuellement, du ministère, de dire : Quand on a des demandes de désignation de sites qui, en plus, sont dans des corridors scolaires, bien, on va les prioriser. Mais il faut que ça devienne un site désigné, tu sais. Puis, sur le site Internet, là, il y avait toute une mécanique, c'est affiché sur le site Internet dûment. Puis, à ce moment-là, quelqu'un ne pourrait pas contester la présence d'un ACA, donc sa sanction.

• (11 h 10) •

M. Grandmont : Évidemment, on aurait été mieux outillés si on avait eu une définition d'un corridor scolaire avant de se présenter, là, à l'étude détaillée. Je pense que ça aurait été utile puis ça nous aurait permis, finalement, de couvrir tous les angles. Ça nous aurait aussi permis, évidemment, là, de ne pas avoir à passer par ce qu'on vient de discuter tantôt, là, 52.1, référer à un guide qui est en élaboration éventuellement, bien, demain, en fait, donc ce n'est pas trop loin, mais quand même. Tu sais, on aurait pu directement dire : Bon, bien, voilà, tu sais, à partir du moment où on a un corridor scolaire qui est dans la définition...

C'est pour ça que j'avais proposé une définition aussi, là, quand on était au début, là, de l'étude détaillée. J'avais proposé une définition du corridor scolaire. Si on l'avait eue, on aurait pu... on aurait pu d'office intégrer cette notion-là. Mon amendement aurait pu être... En fait, peut-être même que Mme la ministre aurait elle-même proposé d'emblée que «corridor scolaire» soit identifié comme un des endroits où, d'office, on peut utiliser un appareil de contrôle automatisé. On se serait peut-être évité un peu de travail si on avait mieux travaillé en amont.

Je comprends... je comprends la notion de formuler ou de bâtir la preuve puis d'éviter les contestations. Ça, évidemment, on a eu quelques discussions par rapport à ça. On veut avoir le système qui est le plus béton possible. Mon objectif n'est pas de trouver... Mon objectif est de trouver un... qu'on bâtisse un projet de loi, dans le fond, qui est le plus inattaquable possible, parce qu'on sait qu'il y en a qui se font une spécialisation... qui se font une spécialité, en fait, de trouver les failles dans le Code de sécurité routière pour être capable de contester puis d'en faire une activité très lucrative. Donc, évidemment, j'aurais aimé qu'on ait pu inscrire une définition ou qu'une définition nous soit offerte d'office, au départ, dans le Code de sécurité routière pour qu'on puisse le donner aux municipalités.

Maintenant, j'espère qu'effectivement la proposition de Mme la ministre de l'utiliser comme un critère, à tout le moins, à défaut d'avoir une définition, là, dans le code, d'avoir... d'élaborer... d'utiliser la notion de corridor scolaire

comme un critère pour la désignation pour que, pour les municipalités, ce soit facile, puis peut-être aussi que ce soit un incitatif.

Je reviens à la discussion qu'on a eue tantôt. Comment faire pour... Comme, considérant qu'il n'y a pas de caractère obligatoire pour les municipalités d'établir des corridors scolaires sur leurs territoires, bien, qu'à tout le moins... que ça puisse être un incitatif, dire : Bien, ça va être facile de désigner certains secteurs. Parce que, je le rappellerai, là, puis je pense que Mme la ministre est bien au courant, 95 % des décès sur le chemin de l'école se passent dans un corridor scolaire, 95 %... 85 % des accidents graves... des accidents graves ou légers se passent aussi dans le corridor scolaire. Il y a vraiment une importance très, très grande d'agir sur ce tronçon-là.

Donc, j'espère qu'effectivement on facilitera avec les municipalités l'utilisation des ACA, et autres mesures, évidemment, là, mais aussi les ACA dans le cas de 52... non, pardon, pas 52, mais 519.80, l'utilisation des ACA dans les corridors scolaires.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'amendement à l'article... introduisant l'article 519.80 à l'article 12? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté? L'amendement est rejeté. Mme la ministre. 519.82.

Mme Guilbault : J'ai un amendement à...

Le Président (M. Jacques) : Non, il n'y a pas d'amendement, mais on avait... Il faut finir l'article 12.

Mme Guilbault : Ah oui! OK. Bien oui, vous avez raison, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Il restait 519.82 à faire, puis...

Mme Guilbault : Oui. Parfait. Alors, 519.82 : «Le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique déterminent, par règlement, les conditions et les modalités d'utilisation des systèmes de détection.

«Ce règlement détermine les renseignements qui doivent être contenus dans un registre tenu par la Sûreté du Québec ou, le cas échéant, par tout autre responsable désigné au règlement ainsi que les personnes autorisées à y faire une inscription.»

En commentaire... Ah! non, attends, c'est ça, là, j'ai-tu... Un instant, parce que j'ai beaucoup... il y a beaucoup de pages. Il y a beaucoup de pages, puis je veux le bon commentaire. Donc, en commentaire : L'article 519.82 reprend, en y apportant certaines modifications, l'article 634.4 du Code de la sécurité routière, qui est abrogé par l'article 25 du projet de loi.

Le premier alinéa de l'article 519.82 prévoit que les conditions et les modalités d'utilisation d'un système de détection sont déterminées par un règlement pris par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique.

Le deuxième alinéa prévoit la tenue d'un registre par la Sûreté du Québec ou par toute autre personne désignée par le règlement pris par les ministres et que ce règlement détermine les renseignements qui doivent être contenus au registre et les personnes autorisées à y faire une inscription.

C'est de la concordance, en fait, on reprend quelque chose qui avait été abrogé ailleurs.

Le Président (M. Jacques) : ...des interventions sur 519.82? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce qu'il y a des interventions maintenant sur l'article 12 amendé? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 12 amendé est adopté? Adopté. Mme la ministre, article 23, qui était suspendu.

Mme Guilbault : Oui, et j'aurai un amendement.

Le Président (M. Jacques) : ...sur Greffier.

Mme Guilbault : Bon. OK. Alors, article... Bien, je l'avais déjà lu.

Le Président (M. Jacques) : ...l'article a été lu.

Mme Guilbault : Oui, c'est vrai, je me souviens de l'avoir lu.

Le Président (M. Jacques) : Donc, on pourrait lire l'amendement maintenant.

Mme Guilbault : Oui. Amendement à l'article 23. À l'article 620.1 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 23 du projet de loi :

1° insérer, après le paragraphe 2°, le suivant :

«2.1° prévoir qu'un système de détection peut être utilisé sur un véhicule ou sur un autre équipement qu'il désigne, ainsi que les cas et les conditions dans lesquels ce système peut être utilisé et, à ces fins, déroger aux dispositions de l'article 294.1, à celles du deuxième alinéa de l'article 312.1 et à celles des articles 519.81, 602.7 et 602.8 du présent code s'il estime, sur recommandation du ministre, que leur application est incompatible avec l'utilisation d'un système de détection tel que le règlement le prévoit;»;

2° remplacer le paragraphe 6° par le suivant :

«6° confier la charge d'entendre la contestation d'une sanction administrative pécuniaire lorsque l'avis de réclamation a été notifié par la Société à un organe de contestation municipal;»;

3° supprimer les paragraphes 7° et 11°... 7° à 11° — pardon;

4° supprimer, dans le paragraphe 12°, «l'organe chargé d'entendre»;

5° remplacer, dans le paragraphe 16°, «à l'égard des autorisations qu'elle délivre, les conséquences administratives en cas de non-respect des sanctions imposées et les règles du présent code applicables» par «prévues par le présent code ainsi que les conséquences qui découlent du non-respect des sanctions imposées et, à ces fins, déterminer les règles du présent code applicables».

En commentaire : Cet amendement apporte des modifications de concordance et de forme aux habilitations réglementaires prévues à l'article 620.1 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 23 du projet de loi, afin de tenir compte des modifications apportées : à l'article 12 du projet de loi tel qu'amendé, relativement à la possibilité d'utiliser un système de détection sur un véhicule ou un autre équipement; à l'article 16 du projet de loi tel qu'amendé, notamment en lien avec la désignation du Tribunal administratif du Québec.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article... l'amendement à l'article 23? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 23 est... M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...aller vite?

Le Président (M. Jacques) : Je n'ai pas vu ton...

M. Derraji : Bien, parce que vous ne m'avez pas vu. Ce n'est pas grave. Là, par rapport aux contestations, c'est... tout est donc pour les municipalités, hein?

Mme Guilbault : Par rapport aux contestations?

M. Derraji : Par rapport aux contestations, ce que vous avez enlevé de l'article, maintenant, c'est... ça va être... c'est les municipalités qui sont responsables.

Mme Guilbault : Bien, ça dépend. C'est... ou le TAQ, comme on en avait discuté, je ne sais plus quel article par coeur, là, mais les municipalités qui vont avoir un organe de contestation, puis qui peuvent se jumeler dans des ententes, sinon au TAQ.

M. Derraji : Oui, donc... Exact. Donc, dans certains cas, des municipalités peuvent s'organiser, donc ça, ce qu'on appelle un organe de contestation municipale, genre, elles vont s'organiser entre eux. Si ce n'est pas un organe de contestation municipal, c'est le TAQ?

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : OK. Excellent. L'autre amendement, c'est par rapport au véhicule. Encore une fois, on vient ici préciser, prévoir qu'un système de détection peut être utilisé sur un véhicule ou sur un autre équipement. Là, c'est un ajout de... à l'alinéa 2°.

Mme Guilbault : C'est calqué sur l'amendement qu'on a approuvé à l'article 12, qui fait suite à la demande d'être le plus large possible pour éventuellement que ça puisse inclure des caméras.

M. Derraji : Oui, et c'est pour cela l'ajout du... du 2.1?

Mme Guilbault : Oui, pour l'ajout du... c'est-tu 2.1? Oui, c'est ça.

M. Derraji : La notion des chemins publics, c'est toujours... ou une partie du chemin public, c'est toujours désigné par le ministre, il n'y a pas : dans le cas des MRC ou d'autres municipalités? C'est juste pour... l'article 2, ça dit que c'est le ministre qui détermine un chemin public, les critères suivants, responsable d'un chemin public ou une partie d'un chemin public.

Des voix : ...

M. Derraji : Oui, au début, au tout début vraiment.

Mme Guilbault : ...bien, en fait, c'est parce que je cherche la partie «chemin public» dans l'amendement qui nous concerne, mais, si c'est les chemins publics qu'on vient de traiter à l'article 12, le numéro... ou paragraphe 3°, là, des sites de désignation, en fait, c'est... Les chemins publics ou les parties de chemin public, c'est les endroits sur lesquels les municipalités font désigner des sites pour installer des systèmes. Je ne sais pas si ça répond à la question.

M. Derraji : Oui, mais, dans cet article, on dit : «Déterminer les critères suivant lesquels un chemin public ou une partie [du] chemin public peut être désigné par le ministre.» Donc, c'est le ministre qui désigne chemin public ou une partie du chemin public, ce n'est pas la municipalité.

Mme Guilbault : Non, c'est ça, c'est le ministre, mais la municipalité fait des demandes, propose des sites. Et l'admissibilité des sites, si on veut, repose sur des critères qui sont déterminés par un règlement. Et ce dont on avait discuté, c'est que, forcément, ce règlement-là va être élaboré en collaboration avec les municipalités. Puis, dans les faits, on accepte généralement ce que les municipalités nous demandent.

• (11 h 20) •

M. Derraji : OK, c'est juste cette clarification que j'avais besoin. Merci, merci

Le Président (M. Jacques) : ...est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article... l'amendement à l'article 23? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement est adopté? Adopté.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 23 amendé? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 23 amendé est adopté? Adopté.

Article introduisant l'article... l'amendement introduisant l'article 27.1. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Article 27.1 : Insérer, après l'article 27 du projet de loi, le suivant :

27.1. L'article 158.0.1 de ce code, édicté par l'article 5 du chapitre 7 des lois de 2024, est modifié 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 ou de l'infraction prévue à l'article 417.2 du Code de la sécurité routière» 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 du Code de la sécurité routière ou de l'infraction prévue à l'article 417.2 de ce code».

En commentaire, cet amendement propose de modifier l'article 158.0.1 du Code de procédure pénale afin de remplacer les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» par l'expression «système de détection» en concordance avec les modifications apportées à ces expressions au Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Jacques) : ...est-ce qu'il y a des interventions à l'amendement introduisant l'article 27.1? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement est adopté? Adopté. Mme la ministre, article 52...

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : L'article était suspendu, donc. Est-ce qu'il y a consentement pour ouvrir l'article 52?

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : 52.

Mme Guilbault : 51 est adopté. Oui, 52, vous avez raison, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : ...adopté, c'est le 52.

Mme Guilbault : Article 52 : L'article 294.0.1 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de... de l'alinéa suivant :

«En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière.»

En commentaire, l'article 52 du projet de loi modifie... modifie l'article 294.0.1 du Code de la sécurité routière afin d'obliger l'aménagement sécuritaire des zones scolaires, notamment par la prise en compte d'un guide élaboré à cet effet par la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 52? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Non, juste de... on va juste le... donnez juste une seconde.

Des voix : ...

M. Derraji : Juste, j'ai un blanc de mémoire. On a suspendu l'article 52 pourquoi, s'il vous plaît? Juste pour que... Désolé, on l'a suspendu pourquoi?

Mme Guilbault : Bien, rétrospectivement, je ne le sais pas. Probablement qu'on se disait que c'était en lien avec l'article 12.

M. Derraji : Sur la zone... sur la zone...

Mme Guilbault : 52.1

Le Président (M. Jacques) : C'était 12.23, c'était relié par rapport aux corridors scolaires et tout l'ensemble du dossier...

Mme Guilbault : C'est ça, c'est ça.

M. Derraji : Zones scolaires, corridors scolaires, mais là il reste le même, il n'y a pas...

Le Président (M. Jacques) : Le chemin public versus...

M. Derraji : ...zones scolaires.

Le Président (M. Jacques) : Bien, si vous voulez y aller, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, effectivement. Bien, c'est pour ça, là, il avait été suspendu parce qu'on voulait proposer d'ajouter à 52, «en outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire et le corridor scolaire ou les corridors scolaires». C'est là qu'on voulait faire notre proposition. C'est pour ça.

Puis là Mme la ministre est allée faire une proposition de 52.1 pour rendre obligatoire le fait de suivre le guide et non pas de rendre obligatoire le fait d'avoir des corridors scolaires. On m'a ouvert la porte. Je veux juste rappeler que, finalement, il y a comme deux régimes. Mais, cela dit, comme je le rappelle, c'est quand même une bonne idée d'avoir inscrit «corridors scolaires» au Code de la sécurité routière. On pourra travailler là-dessus dans les années à venir.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 52? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 52 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Maintenant, je crois qu'il faudrait passer à l'article 83.1, l'article introduisant le 83.1 ou... ou est-ce qu'on réouvre maintenant l'article 59? Donc, on procéderait à l'article 59. Bon. Donc, est-ce qu'il y a consentement pour ouvrir l'article 59? Il y a consentement. Est-ce qu'il y a consentement aussi pour retirer l'amendement à l'article 59? Consentement. Et, Mme la ministre, je crois que vous avez un amendement à déposer à l'article 59.

Mme Guilbault : Oui. Article 59. Remplacer l'article 59 du projet de loi par le suivant :

59. L'article 388.1 de ce code est modifié :

1° par la suppression de la dernière phrase du premier alinéa;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

«Un règlement du gouvernement peut prévoir des règles relatives à l'immobilisation de tels véhicules dans un espace réservé à la recharge en énergie. Le gouvernement peut déterminer, parmi les dispositions de ce règlement, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant.»

En commentaires, l'amendement propose de modifier l'article 59 du projet de loi afin de prévoir que les règles... les règles relatives à l'immobilisation d'un véhicule électrique ou d'un véhicule hybride rechargeable dans un espace réservé à la recharge en énergie seront prévues par règlement du gouvernement. Ce règlement pourra prévoir des amendes en cas de contravention à ces règles.

Et donc ça fait suite... On avait eu une discussion, là, hors micro et au micro sur... sur l'article 59, là, qui était plus compliqué qu'il en avait l'air. C'est ça, exactement. Je ne sais pas si le député de Masson est... En fait, en tout cas, ne disons pas s'il est là ou non, mais... mais bref une très bonne discussion qu'on avait eue tous autour de la table. Alors là, on va proposer peut-être de mettre ça dans un règlement ultérieurement, parce que c'est... c'est plus complexe, je pense, que les travaux d'aujourd'hui.

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

M. Derraji : Ça démontre qu'il y avait de la bonne volonté. Prenons le temps de bien faire les choses. C'est une réelle problématique, ça va s'accroître. Bravo! C'est... on va suivre ça de près, le règlement.

Le Président (M. Jacques) : Est-ce que l'amendement à l'article 59 est adopté? Adopté.

Est-ce que l'article 59 amendé est adopté? Adopté.

Mme la ministre, article introduisant l'article 67.1. C'est un nouvel amendement, et 67.1 a été déjà adopté, donc il faut réouvrir l'article 67.1. Est-ce qu'il y a consentement? Il y a consentement. Est-ce qu'on... Est-ce que c'est... vous consentez à ce que, l'article 67.1, l'amendement soit retiré? Consentement. Mme la ministre, article 67.1.

Mme Guilbault : ...article 67.1 : Insérer, après l'article 67 du projet de loi, le suivant :

67.1. L'article 621 de ce code est modifié, dans le premier alinéa :

1° par l'insertion, après le paragraphe 25.2°, du suivant :

«25.3° prescrire les conditions permettant de fixer une limite de vitesse différente de celle prévue au paragraphe 4.1° du premier alinéa de l'article 328; »;

2° par l'insertion, après le paragraphe 32.9°, des suivants :

«33° prévoir des règles relatives à l'immobilisation des véhicules routiers électriques et des véhicules routiers hybrides rechargeables dans un espace réservé à la recharge en énergie;

«34° déterminer, parmi les dispositions d'un règlement pris en vertu du paragraphe 33°, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant;».

En commentaire, cet amendement apporte une modification de concordance à l'article 621 du Code de la sécurité routière afin de tenir compte des habilitations réglementaires prévues à l'article 329.1 du CSR, proposé par l'article 57 du projet de loi, et à l'article 388.1 du CSR, proposé par l'article 59 du projet de loi tel qu'amendé.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 67.1... sur l'amendement? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement... M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...pas eu le temps de tout le lire, si ça ne vous dérange pas, juste quelques secondes.

Des voix : ...

M. Derraji : Une question.

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

M. Derraji : Oui. Par rapport au 33, «prévoir des règles relatives à l'immobilisation des véhicules routiers électriques et des véhicules routiers hybrides rechargeables dans un espace réservé à la recharge en énergie», c'est ce qu'on a discuté il y a deux semaines, mais on ne précise pas le... Les véhicules électriques ou hybrides, s'ils sont dans une station, un espace réservé à la recharge, ils sont en recharge, mais on ne précise pas... C'est quoi, l'infraction dans ce cas?

Mme Guilbault : Bien, c'est... ça va être 34, c'est ça, le paragraphe suivant : «Déterminer, parmi les dispositions [du] règlement [...], celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants» pour les infractions en question.

M. Derraji : Mais, quand on dit «règles», «règles relatives à l'immobilisation», de facto, les voitures rechargeables et hybrides s'immobilisent dans des espaces de recharge en énergie, mais quelle règle est relative à l'immobilisation? C'est un espace réservé pour la recharge. Ce qu'on a dit l'autre fois...

• (11 h 30) •

Mme Guilbault : Bien, c'est ce qu'on dit...

M. Derraji : ...c'est le fait de...

Mme Guilbault : Squatter.

M. Derraji : Exact. Donc, c'est ça que vous voulez préciser?

Mme Guilbault : C'est ça, exactement, puisque c'est déjà interdit, un véhicule pas rechargeable, d'être là.

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...bien, c'est ce qu'on disait tout à l'heure. Est-ce qu'on se base sur le fait que la machine est en facturation, sur le fait que c'est branché? Tu sais, là, on disait, des fois, il y a des espaces doubles...

M. Derraji : Oui, c'est vrai.

Mme Guilbault : ...il y en a un qui se met là en attendant que l'autre finisse. Alors, tu sais, comme c'est compliqué, en le faisant plus tard par règlement, ça va permettre d'être peut-être plus raffiné, de plus consulter puis d'être plus nuancé.

M. Derraji : OK. Donc, le règlement va venir préciser tout type de situation, immobilisé, pas immobilisé, nombre d'heures, pas nombre d'heures, et par la suite passer aux infractions dans le 34?

Mme Guilbault : C'est ça, exactement... exactement.

M. Derraji : Oui? C'est bon. C'est bon, merci. C'est bon. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'amendement à l'article 67.1? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté? Adopté. Mme la ministre. article 83.1.

Mme Guilbault : Article 83.1 : Insérer, après l'article 83 du projet de loi, le suivant :

83.1. Aux fins de l'application de l'article 294.0.1 du Code de la sécurité routière, tel que modifié par l'article 52 de la présente loi, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit, au plus tard à la date déterminée par le ministre dans un arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*, aménager de façon sécuritaire toute zone scolaire existante à la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 52 de la présente loi.

En commentaire, cet amendement propose d'introduire une nouvelle disposition transitoire au projet de loi afin de prévoir un délai de mise aux normes relatif à l'aménagement sécuritaire des zones scolaires existantes. Ce délai sera déterminé par la ministre dans un arrêté publié... un arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article introduisant l'article 83.1? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci. Donc, oui, tantôt, j'ai parlé de 87, mais c'était 83, dans le fond, là. Donc, c'est le délai de prescription à l'intérieur duquel les municipalités vont devoir aménager les zones scolaires, c'est ce que je comprends.

Mme Guilbault : Oui, qui va être déterminé par arrêté de la ministre, et je veux juste... Et c'est ça... Parce que, là, je... je ne me rappelle pas pourquoi il est à 83 au lieu d'être ailleurs, là.

M. Grandmont : Non, c'est peut-être moi qui me suis trompé tantôt, là.

Mme Guilbault : Je vais aller voir l'article 83.

M. Grandmont : Mais c'est 83, là, mais...C'est parce que moi, tantôt, j'ai référé à 87, là.

Mme Guilbault : Oui. Bien, 87, il va y avoir... Les dispositions de mise en vigueur sont vraiment à 87, là. Celui-là, pourquoi il est là? Honnêtement, je ne le sais pas...

M. Grandmont : OK. Bien, dans le fond, là, on vient dire que, dans le fond, par...

Mme Guilbault : ...c'est du transitoire, c'est ça, c'est parce que c'est du transitoire puis c'est là que ça va...

M. Grandmont : C'est ça, mais on vient dire... Excusez-moi. Allez-y.

Mme Guilbault : Oui, c'est ça, c'est que ça, c'est du transitoire. Et les mesures transitoires, ça se... ça va à cet endroit-là du projet de loi.

M. Grandmont : OK. Puis, donc, quel est l'objectif de temps, en fait, le calendrier sur lequel on veut travailler après ça, dans un règlement, pour déterminer à partir de quand, dans le fond... les municipalités, toutes les municipalités devront avoir aménagé leur zone scolaire?

(Consultation)

Mme Guilbault : Bien, c'est ça, bien, exact, bien, on n'est pas en mesure tout de suite de... Bien, c'est-à-dire que c'est ça, moi, c'est mon projet de loi ici. Mais, quand on regarde... Dans le fond, c'est ça ici?

(Consultation)

Mme Guilbault : Je ne suis pas en mesure de donner un délai, là. C'est sûr qu'on va le faire le plus tôt possible. Là, on se dit : On va avoir nos partenaires autour de la table pour la révision du guide. C'est souvent sensiblement les mêmes partenaires pour ce même genre de sujet là. Alors, le plus rapidement possible, mais tout en demeurant réaliste.

M. Grandmont : D'accord. Mais au plan d'action, on se donnait jusqu'en 2028, dans le fond, là, c'était ça, l'objectif. Le plan d'action en sécurité routière est 2023-2028. J'imagine que l'objectif, c'est d'avoir l'ensemble des zones scolaires couvertes par des aménagements d'ici la fin... Parce qu'il n'y avait rien qui disait qu'on visait la moitié des écoles au Québec, ou un tiers, ou trois quarts des écoles au Québec. Donc, j'imagine que, quand on parlait de rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, donc, on vise un 100 % au plus tard... dans le fond, ça va être en 2028 puisque le plan se termine en 2028.

Mme Guilbault : Bien, normalement, oui, c'est ça, l'objectif, mais là, ça, cet article-là, il s'applique... c'est un peu du rétroactif, là, tu sais, aux zones scolaires existantes. Alors, c'est sûr que ça, c'est un vaste, vaste chantier.

C'est pour ça que je parlais tout à l'heure, dans le temps des... dans le cas des corridors scolaires, ajouter en plus des obligations sur le corridor, alors qu'ils vont déjà devoir travailler de manière importante sur les zones scolaires qui, elles, existent déjà partout systématiquement, c'est énorme, là, tu sais, énorme comme chantier. Alors, c'est pour ça qu'il faut vraiment miser sur le partenariat, il faut travailler avec elles, il faut être réaliste et... et c'est ça.

M. Grandmont : Je me permets, parce que vous l'abordez, là, de revenir sur les corridors scolaires. On comprend évidemment que là, comme les corridors scolaires ne sont pas... les municipalités n'ont pas obligation d'aménager des corridors scolaires, finalement, ça ne se retrouve pas non plus dans l'amendement qu'on est... qu'on est en train d'étudier, le 83.1, on parle spécifiquement des zones scolaires. Mais je me posais la question : Si ce n'est pas obligatoire d'aménager des corridors scolaires au Québec... Évidemment, on va essayer de convaincre les municipalités de le faire, etc., là, mais si... si on se retrouve avec un guide d'application, un guide *Redécouvrir le chemin de l'école* qui est... qui est exigeant...

Moi, je veux qu'il soit exigeant, là, je veux qu'on ait les meilleurs corridors scolaires pour avoir un impact positif sur la sécurité routière, ça, c'est clair pour moi, là, puis je suis persuadé que vous poursuivez le même... le même objectif. Mais, si les exigences qui sont dans le guide sont assez élevées, peut-être trop au regard de certaines municipalités, puis que, de l'autre côté, il n'y a pas obligation d'aménager les corridors scolaires, est-ce qu'on pourrait avoir des secteurs, par exemple, au Québec, où il y a déjà des corridors scolaires aménagés au... avec toute la meilleure volonté, évidemment, des municipalités, mais peut-être pas à la hauteur de ce qui sera exigé dans l'éventuel guide? Est-ce qu'on pourrait avoir des municipalités qui, finalement, décideraient d'enlever, de démanteler leurs corridors scolaires parce que le guide serait trop exigeant, considérant qu'il n'y a pas d'obligation de les aménager?

Mme Guilbault : Bien, c'est exactement pour éviter ce que soulève le collègue de Taschereau qu'il faut travailler en concertation, puis que, si on faisait l'économie de la consultation qui s'amorce demain et de toute autre discussion parallèle, là... parce que, tu sais, les municipalités, évidemment, ils sont dans toutes sortes de... de conversations avec nous, que ce soit les futurs règlements, l'installation des futurs... des futurs appareils, donc, eux autres sont au carrefour d'à peu près tout ce qu'il y a dans le plan et pour éviter que... pour éviter exactement, là, l'effet pervers que décrit le député de Taschereau, là, pour éviter que des municipalités choisissent de contourner le problème, de se démobiliser, de se braquer, il faut le faire de manière concertée et réaliste. Et considérant qu'on a 1 200, 1 100, 1 300, je ne sais pas, dépendant à qui on demande, ce n'est pas le même chiffre, mais, en tout cas, disons, proche de 1 200 municipalités au Québec, tu sais, c'est du stock, là, si on me passe l'expression, là, c'est gros et c'est complexe, c'est pour ça qu'il faut le faire comme il faut.

Et donc, c'est ça, d'ajouter les corridors scolaires, en plus de tout ce qui est déjà prescrit pour les zones scolaires, je pense que c'est déjà un chantier majeur en soi. Sans parler juste du signal général, quand on voit tous les travaux qu'on fait depuis le mois d'août sur le plan, sur le projet de loi, tu sais, ça garde la conversation animée sur la sécurité routière dans les médias, un peu partout chez les groupes. Donc, moi, j'ai confiance que ça peut juste s'améliorer.

M. Grandmont : Je l'ai déjà dit, je vais le répéter, c'est dans les corridors scolaires où on trouve le plus grand nombre d'accidents mortels, le plus grand nombre d'accidents qui causent des lésions qui sont non mortelles, mais des accidents graves. Puis je comprends que c'est un grand chantier. Puis je suis content d'être ici aujourd'hui pour discuter du plan... pas du plan de sécurité routière, mais du projet de loi n° 48 qui vient modifier le Code de la sécurité routière. Le caractère non obligatoire d'aménager les corridors scolaires nous empêche... empêche, en fait, d'agir partout au Québec. Comme je le disais, j'ai l'impression qu'on est juste venu placer un jalon qui permettra peut-être de convaincre des municipalités, mais qu'on risque d'avoir aussi... on risque de devoir rouvrir le Code à sécurité routière, éventuellement, pour faire le travail qui n'aura pas été fait actuellement.

Oui, c'est un vaste chantier, mais oui, on a des grosses choses, des grosses... C'est un grand chantier, la sécurité routière, et... Encore une fois, je veux souligner ma déception de ne pas avoir de caractère obligatoire, d'aménager les corridors scolaires. C'est là où le principal problème se trouve. C'est là où on a le plus... la plus grande proportion des... des événements qu'on veut éviter. Alors, dans les zones scolaires, là, les gens sont déjà habitués de travailler, de ralentir. Il y a déjà des opérations policières, il y a déjà des radars de sensibilisation. On... on passe à côté de l'essentiel. Évidemment, on l'a nommé, il apparaît au Code de la sécurité routière, on va se... On peut se réjouir de cet... de l'avoir nommé, de l'avoir inscrit sur le... Dans le fond, on pourra travailler là-dessus dans l'avenir, mais on n'aura pas atteint l'objectif au complet. On n'aura même pas atteint l'objectif tel que, moi, je le comprends, en fait, dans le plan d'action en sécurité routière tel qu'il a été nommé à 2.1. Voilà.

Le Président (M. Jacques) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'amendement introduisant l'article 83.1? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Mme la ministre, article 87, et je crois qu'il y a un amendement.

• (11 h 40) •

Mme Guilbault : Oui. Article 87 : Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi), à l'exception :

1° de celles des articles 2 à 11, de l'article 12 en ce qu'elles édictent les articles 519.79, 519.80 et 519.82 du Code de la sécurité routière, des articles 18 à 20, du paragraphe 1° de l'article 21, des articles 22, 23 et 25... des

articles 22, 23 et 25 à 31, des paragraphes 1° et 3° de l'article 33, de l'article 37 en ce qu'elles concernent les chapitres I et III du règlement qu'il édicte et des articles 84 à 86, qui entrent en vigueur le (indiquer ici la date qui suit de 60 jours celle de la sanction de la présente loi);

2° de celles de l'article 37 en ce qu'elles concernent le chapitre II du règlement qu'il l'édicte, qui entrent en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de l'article 16 de la présente loi;

3° de celles des articles 58 à 66 et de l'article 76, qui entrent en vigueur le (indiquer ici la date qui suit de 30 jours celle de la sanction de la présente loi);

4° de celles des articles 68 et 69 et du sous-paragraphes c du paragraphe 1° de l'article 73, qui entrent en vigueur le (indiquer ici la date qui suit de 180 jours celle de la sanction de la présente loi);

5° de celles de l'article 55, du paragraphe 1° de l'article 56 et de l'article 57, qui entrent en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement pris en application du deuxième alinéa de l'article 329.1 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 57 de la présente loi;

6° de celles de l'article 1, de l'article 12 en ce qu'elles édictent l'article 519.81 du Code de la sécurité routière, des articles 15 et 16, du paragraphe 2° de l'article 21, de l'article 32, du paragraphe 2° de l'article 33 et des articles 35, 40, 42, 44 à 46, 48 à 50, 52, 82 et 83, qui entrent en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.

En commentaire, l'article 87 du projet de loi prévoit que les dispositions relatives aux systèmes de détection entreront en vigueur à la date qui suit de 60 jours celle de la sanction de la présente loi, à l'exception de celles relatives aux sanctions administratives pécuniaires, qui entreront en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.

Il prévoit que certaines dispositions relatives à la circulation des véhicules routiers ainsi que celles relatives à la révision de certains montants d'amende entreront en vigueur à la date qui suit de 30 jours la sanction de la présente loi.

Il prévoit que les dispositions relatives à la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics dont les municipalités sont responsables de l'entretien entreront en vigueur à la date qui suit de 180 jours celle de la sanction de la présente loi.

Il prévoit que les dispositions relatives aux limites de vitesse dans les zones scolaires entreront en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement nécessaire à leur application.

Il prévoit que les dispositions relatives à l'aménagement sécuritaire des zones scolaires, celles relatives à l'accès à la conduite d'une motocyclette et certaines dispositions relatives à l'obligation de suivre une formation pour la conduite d'un véhicule routier entreront en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.

Il prévoit, enfin, que les autres dispositions entreront en vigueur à la date de la sanction de la présente loi.

Et l'amendement à l'article 87 : Remplacer l'article 87 du projet de loi par le suivant :

«87. Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi), à l'exception :

«1° de celles des articles 2 à 11, de l'article 12 en ce qu'il édicte les articles 519.79, 519.80 et 519.82 du Code de la sécurité routière, des articles 18 à 20, du paragraphe 1° de l'article 21, de l'article 22 sauf en ce qui concerne les mots «de même que toute autre personne» à l'article 602.4 de ce code, des articles 23, 25 à 27 et 28 à 31, des paragraphes 1° et 3° de l'article 33, de l'article 36, de l'article 37 en ce qui concerne les chapitres I et III du règlement qu'il édicte et des articles 84 à 86, qui entrent en vigueur le (indiquer ici la date qui suit de 60 jours celle de la sanction de la présente loi);

«2° de celles de l'article 37 en ce qui concerne le chapitre II du règlement qu'il édicte, qui entrent en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de l'article 16 de la présente loi;

«3° de celles des articles 53.1, 58, 59.1 à 66 et 76, qui entrent en vigueur le (indiquer ici la date qui suit de 30 jours celle de la sanction de la présente loi);

«4° de celles de l'article 59 et du paragraphe 2° de l'article 67.1, qui entrent en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement pris en application du deuxième alinéa de l'article 388.1 du Code de la sécurité routière, modifié par l'article 59 de la présente loi;

«5° de celles de l'article 27.1, qui entrent en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de l'article 5 du chapitre 7 des lois de 2024;

«6° de celles de l'article 55, du paragraphe 1° de l'article 56, de l'article 57 et du paragraphe 1° de l'article 67.1, qui entrent en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement pris en application du deuxième alinéa de l'article 329.1 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 57 de la présente loi;

«7° de celles de l'article 1, de l'article 12 en ce qu'il édicte l'article 519.81 du Code de la sécurité routière, des articles 15 et 16, du paragraphe 2° de l'article 21, de l'article 22 en ce qui concerne les mots «de même que toute autre personne» à l'article 602.4 de ce code, des articles 31.1 à 31.4, de l'article 32, du paragraphe 2° de l'article 33 et des articles 35, 40, 42, 44 à 46, 48 à 50.1, 52, 52.1, 54.1, 82 et 83, qui entrent en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.»

En commentaire, cet amendement propose de remplacer l'article 87 du projet de loi, soit la disposition d'entrée en vigueur, afin notamment de tenir compte des amendements apportés au projet de loi.

Les dispositions relatives aux systèmes de détection entreront en vigueur à la date qui suit de 60 jours celle de la sanction de la présente loi, à l'exception de celles relatives aux sanctions administratives pécuniaires qui entreront en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.

Certaines dispositions relatives à la circulation des véhicules routiers ainsi que celles relatives à la révision de certains montants d'amende entreront en vigueur à la date qui suit de 30 jours la sanction de la présente loi.

Les dispositions relatives à l'immobilisation des véhicules routiers et des véhicules routiers hybrides rechargeables dans les espaces réservés à la recharge en énergie entreront en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement nécessaire à leur application.

Les dispositions relatives aux limites de vitesse dans les zones scolaires entreront en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement nécessaire à leur application.

Les dispositions relatives à l'aménagement sécuritaire des zones scolaires et celles relatives à l'établissement des zones... des corridors scolaires, celles relatives à l'accès à la conduite d'une motocyclette, celles relatives à la suspension immédiate du permis en cas d'infraction à l'article 327 du code et certaines dispositions relatives à l'obligation de suivre une formation pour la conduite d'un véhicule routier entreront en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.

Les autres dispositions entreront en vigueur à la date de la sanction de la présente loi.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 87? S'il n'y a pas d'intervention à l'amendement, est-ce que l'article... l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Est-ce que l'article 87 amendé, il y a des interventions? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 87 amendé est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Ce qui... ce qui termine l'étude détaillée du projet de loi. Donc, les intitulés des chapitres sont-ils adoptés?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Le titre du projet de loi est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Je propose que la commission recommande la... la renumérotation du projet de loi amendé.

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Je propose que la commission adopte une motion d'ajustement des références. Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Jacques) : Adopté. Nous sommes... nous en sommes donc rendus aux remarques finales. Donc, je cède la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, en l'occurrence M. le député de Taschereau. La parole est à vous.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Bon, je vais faire ça assez bref. On a eu des bonnes discussions sur toute cette amélioration potentielle qu'on pouvait avoir, là, du Code de la sécurité routière, évidemment. On a eu des bonnes discussions, parfois émotives, sur des sujets. Je pense que, comme parents, on est tous et tous... tous et toutes très sensibles à la question de la sécurité routière, c'est quelque chose qui nous touche. On aimerait ça que nos enfants, notamment, puissent se déplacer à pied, à vélo en toute sécurité. Mais ça va plus... ça va plus loin que ça, en fait, la sécurité routière, c'est aussi les chantiers de construction, c'est également la sécurité entre automobilistes, c'est la présence des véhicules lourds, qui sont fortement impliqués dans les accidents aussi, les motos évidemment aussi. Donc, c'est... c'est un enjeu qui est très, très large, et on avait un plan... un projet de loi qui était très circonscrit, hein, on a touché très peu d'éléments. On voulait... On a proposé plusieurs éléments, de notre côté, sur lesquels on voulait voir des améliorations. Je l'ai déjà dit, puis c'est un sujet que je... qui m'intéresse, qui m'interpelle depuis de nombreuses années, et j'espérais qu'on puisse aller plus loin que simplement un domaine très circonscrit. Il faut dire que le plan d'action en sécurité routière, là, découlait d'une mobilisation de parents, qui avait fait suite au décès de la petite Mariia à Montréal en décembre 2022. Et je pense quand même que ça pourra apporter... c'est un pas dans la bonne direction.

• (11 h 50) •

Maintenant, ça, une fois cela dit, bien, je ne peux pas faire... je ne peux pas ne pas revenir sur la notion des corridors scolaires. Il y aura d'autres moments, là, où on pourra proposer certains autres amendements d'ici l'adoption finale du projet de loi. Il y aura aussi des rencontres qui seront faites avec le groupe de discussion qui... dont les premières rencontres auront lieu demain et parmi lesquelles... parmi ces rencontres-là et avec ces acteurs-là, on veillera à établir une définition de ce qu'est un corridor scolaire. Moi, je comprends que, puis je le rappelle, parce que c'est important, là, la plupart, la grande majorité des accidents mortels et des accidents graves se déroulent, quand il s'agit vraiment de la sécurité des jeunes vers l'école, se déroulent dans le corridor scolaire. D'ailleurs, la petite Mariia était décédée dans le corridor scolaire, à 127 mètres de son école. On n'était pas dans la zone scolaire, on était dans le corridor.

Et là ce qu'on comprend, c'est qu'aujourd'hui on a traité, entre autres, d'un amendement, qui est venu de Mme la ministre, que je ne pouvais pas refuser, parce que c'est quand même... on vient inscrire la notion de corridor scolaire, quand même, dans la sécurité routière, mais qui ne rendra pas obligatoire, qui ne rendra pas obligatoire l'aménagement des corridors scolaires dans toutes les municipalités du Québec. Et ça, pourquoi? Parce qu'on n'avait pas de définition sur laquelle s'appuyer. Je comprends que, d'un point de vue légal, si on ne met pas une définition claire de ce que c'est, un corridor scolaire, à l'article 2, je pense, au début, là, du projet de loi n° 48, bien, on ne peut pas... on ne peut pas rendre obligatoire la mise en place de corridors scolaires. Et pourquoi ne pas avoir eu cette définition-là entre les mains ou avoir suspendu les travaux le temps d'avoir cette définition-là?

La rencontre est demain, la rencontre avec les groupes est demain. Si on avait eu cette définition-là, on aurait pu rendre obligatoire l'aménagement des corridors scolaires un peu partout au Québec, comme on le fait aussi pour les zones scolaires, ce qui est... ce qui est une bonne chose. Mais je le rappelle, la plupart... la grande majorité, 85 % des accidents graves... 95 % des accidents graves, 85 % des accidents... Non, pardon, 85 % des accidents mortels, 85 % des accidents graves, ça se déroule dans la zone scolaire, il n'y a pas d'obligation maintenant pour les municipalités.

21, déposer des amendements. J'espère qu'on aura cette chance-là d'en rediscuter, avant l'adoption finale, avec Mme la ministre, parce que c'est le coeur en fait de son plan d'action en sécurité routière, hein, la notion 2.1, rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du lieu d'application élaboré par le ministre des Transports et de la Mobilité durable. Mais là, pour l'instant, on... on l'a inscrit, mais il n'est pas obligatoire. Donc, je ne désespère pas. Il y aura des rencontres de travail. Il y a d'autres opportunités, là, de proposer des amendements, et j'y veillerai, M. le Président.

Maintenant, sur d'autres éléments, je suis très content d'avoir eu des discussions avec mon collègue de Nelligan, notamment sur la question, là, du... puis avec Mme la ministre, évidemment, là, sur tout ce qu'on veut faire de ces appareils de contrôle automatisés, d'une part, se donner de la place pour que ce soit évolutif. On a beaucoup creusé la question, mais je pense que c'était nécessaire de le faire, puis on a des aménagements, maintenant dans le projet de loi n° 48, qui nous ouvrent la porte à plusieurs types de... de contraventions ou de manquements au Code de la sécurité routière, qui pourront dorénavant être identifiés à travers les appareils de contrôle automatisés. Que ce soit sur... bien, d'abord, enlever la référence à des appareils photographiques, déjà, c'est une chose qui est intéressante, d'autre part, être capable de le mettre sur des véhicules qui sont en mouvement notamment. Puis je ne veux pas m'approprier, là, le débat qu'a fait mon collègue de Nelligan, mais sur les autobus scolaires, notamment, pour ce qui est du panneau rétractable avec des feux clignotants. On sait qu'il y a trop de gens qui ne respectent pas cette disposition du Code de la sécurité routière, et il faut absolument apporter des changements rapidement parce que c'est une... c'est une zone de danger très grande pour nos jeunes, et il faut absolument sévir dans ce cas-ci. C'est ma conviction.

Il y a des... il y a des éléments aussi que je trouve intéressants, à travers l'étude du projet de loi, qui ont touché... Je me cherche dans mes idées un petit peu, là, mais, bref, je trouve intéressant... je trouve intéressant le travail qu'on a fait ensemble à travers les différentes... les différents éléments, là, du projet de loi n° 48. On proposera des amendements, comme je l'ai dit tantôt, on le fera avec plaisir.

Ah oui! C'est ça, l'autre élément, puis, encore une fois, je remercie mon collègue de Nelligan sur la question. C'est un enjeu qui, moi, me préoccupait aussi depuis longtemps, la question de l'alcool au volant. On n'a malheureusement pas réussi à convaincre Mme la ministre, là, de sévir avec des sanctions administratives à partir de 0,05 plutôt que 0,08 tel qu'actuellement. Mais je suis très content qu'on ait fait ce débat-là. Je pense que la population est prête à passer à 0,05, les sondages le montrent. On attend toujours les documents, là, qui, évidemment, là, ont servi à la prise de décision du côté de la partie gouvernementale. J'espère qu'on... qu'on les aura. Mais ce débat-là, je suis content qu'on l'ait fait, parce qu'on devrait mettre en place tous les moyens à notre disposition, comme législateurs, pour améliorer le bilan de sécurité routière, surtout quand... Tu sais, des fois il y a des fruits qui sont... qui sont faciles à cueillir, là, qui sont dans le bas de l'arbre, là. Ça, c'en était un qui était facile à cueillir selon moi, avec des sondages qui montrent que 61 % de la population est en faveur de l'abaissement de la limite permise d'alcool au volant à 0,05 pour les sanctions administratives, je le rappelle, là... pas les sanctions pénales ou criminelles, qu'à Montréal, on était à plus élevé que ça qu'ailleurs au Québec, en dehors de Québec et Montréal, on est à 57 %, de mémoire, d'acceptation.

On aurait dû saisir cette chance d'agir sur cette notion-là. L'alcool au volant, c'est quelque chose qui... Oui, on fait des efforts au Québec, puis il faut les souligner, mais comment on peut s'améliorer? Bien, en s'inspirant des meilleurs, puis actuellement, bien, on a plus l'impression que le Québec est un peu dernier de classe, là, quand on regarde le 0,05 versus le 0,08. Toutes les provinces canadiennes sont à 0,05 sauf la Saskatchewan qui est à 0,04. En Europe, on est majoritairement sous le 0,08, on va de 0,00 à 0,05, exception faite, là, d'un pays, là, la Grande-Bretagne... ou l'Angleterre, en tout cas, mais toujours est-il qu'on semble en retard sur cette notion-là. Puis on avait des belles propositions, la Santé publique... était favorable aussi au 0,05, le CAA-Québec était favorable au 0,05, je veux dire, le nombre d'acteurs qui sont en faveur, plus la population, là. C'était un fruit qui était relativement simple à cueillir et qu'on aurait pu... qui aurait pu avoir un impact très, très, très positif. Ça fait que, bref, content d'avoir travaillé sur

cette... sur ce projet de loi. Je pense que ce n'est que partie remise aussi, parce que, comme je le disais, le chantier est beaucoup plus large que simplement ce à quoi on nous a circonscrits, mais on a avancé dans la bonne direction. Mais, comme je le disais aussi, je vais toujours proposer des amendements, là, en vue, là, de... dans le processus qui nous mènera jusqu'à l'adoption finale.

Puis, en terminant, bien, j'aimerais remercier, là, d'abord, Mme la ministre, pour son projet de loi, les collègues de la partie gouvernementale. Ça a été une étude détaillée que j'ai appréciée. Pensée spéciale pour le député de Masson, qui nous a éclairés sur les notions importantes touchant la facturation des véhicules hybrides rechargeables et... rechargeables. J'aimerais remercier aussi les personnes qui travaillent à la technique, ces travailleurs de l'ombre qui sont derrière les caméras, qui sont aussi derrière la sonorisation. Et je remercie aussi, bien, les parents qui se sont mobilisés autour des enjeux de la sécurité routière, ainsi que tous les groupes qu'on a entendus en commission, en audition. Votre dévouement à cette cause de la sécurité routière est important et nous a été très utile dans nos débats. Donc, merci beaucoup pour votre entêtement, pour la qualité des échanges et toute la ténacité dont vous faites preuve. Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle, M. le député de Nelligan.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Merci, M. le Président. Donc, je vais commencer avec la partie des remerciements. Par la suite, je vais aller sur le fond du projet de loi.

Premièrement, mes remerciements vont aller aux groupes qui sont venus en consultations. Il y avait pas mal de groupes qui ont pris la peine de rédiger des mémoires, de venir en consultations parlementaires présenter leurs projets... leurs mémoires, nous expliquer pourquoi le projet de loi doit aller dans tel sens ou tel sens. Les municipalités, qui sont venues exprimer leurs inquiétudes, mais aussi des propositions. Les groupes impliqués dans le transport, Piétons Québec et d'autres, c'est un long combat qu'ils mènent depuis plusieurs, plusieurs années. Je remercie... J'ai eu l'occasion de les saluer tout à l'heure, le groupe des parents mobilisés pour le Code de la sécurité routière, mobilisés pour tout ce qui touche la sécurité routière sur nos routes.

Je vais remercier aussi Mme la ministre, ses équipes, l'ensemble des équipes de Mme la ministre, qui ont travaillé très fort. À un certain moment, j'échangeais avec le sous-ministre qui me parlait fièrement de son équipe, et vous devez en être fiers, d'avoir des gens responsables, des gens qui étaient là depuis le début, prêts à répondre à nos questions, parfois même des questions pas claires, parce que, même nous, on essayait d'être clairs pour comprendre le projet de loi. On n'a pas écrit le projet de loi, mais on doit maîtriser le projet de loi, on doit comprendre le projet de loi. Donc, je tiens sincèrement à vous remercier d'être patients, d'être là, d'être à l'écoute et d'essayer de nous... de nous guider tout au long de ce projet. Bravo! Vraiment, bravo!

• (12 heures) •

Bien sûr, je vais remercier le sous-ministre. Je ne peux pas remercier uniquement les équipes, mais le sous-ministre aussi, depuis le début, a démontré une ouverture à nous... à nous aider, même quand on a des idées par rapport à des amendements. Et je vais quand même ouvrir une parenthèse. C'est beau de voir un travail parlementaire. On peut être d'accord à 100 %, comme on peut ne pas être d'accord sur certains points, mais ce que j'ai aimé, c'est... surtout aujourd'hui, on a... nous avons pris la décision, et la ministre, de suspendre quelques articles, ce que je salue, c'est prendre le temps de réfléchir et de trouver des solutions. Et ça, c'est tout à votre... tout à votre honneur de prendre le temps de trouver des solutions. Je sais que le débat... Vous étiez sensible à la question des corridors scolaires, vous étiez sensible aussi à la notion d'aller de l'avant par rapport à des caméras installées sur des autobus. Et, bravo, parce que c'est ça, le travail d'un législateur, de prendre le temps, ne pas sentir la pression, mais aussi ramener des solutions. Ça, c'est vraiment... je tiens à le saluer.

Je salue aussi l'équipe de la présidence. J'ai entendu, tout à l'heure, M. le Président, dire : Écoute, finalement, on y arrive. Bien, bravo! Parce que vous avez travaillé fort tout au long de ce projet de loi. Ce n'était pas facile. Il y avait pas mal d'articles suspendus, des sous-amendements, des amendements retirés. Mais c'est ça, la beauté de l'exercice, c'est un exercice qui a été bien mené, le secrétariat aussi qui nous a accompagnés. Et je vais terminer par remercier mon équipe. Il y avait Marc, au début, qui a fait d'autres dossiers aujourd'hui, Philippe, Éléonore, stagiaire de la Fondation Bonenfant, qui m'ont accompagné depuis les débuts de ce projet de loi.

Maintenant, mon collègue que je vais remercier, mais les collègues aussi de la partie gouvernementale, je me rappelle qu'il y avait un collègue qui a secondé l'idée par rapport aux véhicules électriques, ce qui a donné, quand même, à une bonne ouverture de faire ça par règlement, de prendre le temps nécessaire, de voir, bon, qu'est-ce qu'on peut faire, vu l'augmentation du nombre de véhicules électriques, comment on peut rendre ça, surtout les stations de recharge qui nous coûtent beaucoup d'argent, accessible à tout le monde. Mais je vais quand même remercier mon collègue de Québec solidaire, le député de Taschereau, avec qui... C'est mon premier projet de loi avec lui, un homme qui travaille d'une manière très professionnelle, des bonnes questions, défend ses groupes, qui contribue à améliorer les débats autour de la table. Et c'est tout à l'honneur de tous les collègues autour de la table, parce qu'au bout de la ligne il s'agit d'un code de sécurité routière qui nous touche tous, qui devrait tous nous préoccuper.

M. le Président, depuis le début de ce projet de loi, nous avons écouté des groupes, nous avons déposé pas mal de motions préliminaires, vous étiez témoin. Nous avons aussi essayé d'amender le projet de loi sous forme de discussions «on-off» avec Mme la ministre, mais il y avait quand même pas mal de points que je peux saluer, que

j'ai salué aussi, l'ouverture par rapport aux autobus scolaires, les dépassements, les panneaux rétractables. C'est un fléau. Le ministère a eu l'occasion de faire pas une fois le projet pilote, mais, je pense, deux fois. Il y a des résultats qui sont sur la table. Donc, j'espère, j'espère sérieusement qu'on va aller de l'avant.

Il reste encore beaucoup de travail à faire, beaucoup de travail, et je souhaite à toute l'équipe qui va surveiller la mise en place de ce projet de loi... c'est tout ce qui touche les règlements. Et, les règlements, il y a beaucoup de choses à réfléchir, à écrire, mais à peaufiner, parfois, c'est avec des acteurs, notamment les municipalités. Et j'espère que ce qui... l'ambiance qui a régné tout au long de cette... de cette consultation, de cette étude détaillée va continuer, et même dans l'élaboration des règlements, parce que c'est le bout que le législateur déteste le plus. Et, sérieux, je ne suis pas un fan numéro un de tout mettre sur règlement. Je vous le dis, le plus que je peux mettre dans des lois, le plus que je suis très à l'aise. Mais je sais qu'au niveau de l'appareil administratif on aime ça, les règlements, parce que... parce que ça facilite la tâche, ça nous donne plus de latitude, ça nous donne un peu plus de temps. Mais j'en suis sûr et certain, que, dans le cadre du Code de la sécurité routière, c'est la bonne chose à faire. Si c'était un autre projet de loi, probablement, je vais avoir d'autres remarques par rapport à tout faire par règlement. Je vous le dis, je ne suis pas un fan numéro un où je me... on m'invite à un projet de loi et on m'invite à déléguer un pouvoir par règlement. Et je... On oublie parfois que c'est des règlements où on risque d'avoir plus d'enjeux que de réponses positives. Mais, dans ce cas-ci, surtout par rapport à des choses où nous avons vu de la nouveauté concernant les appareils de détection, les systèmes de détection, la notion des règlements, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, au niveau des voitures électriques, c'est quelque chose qui mérite une attention particulière, et j'ai bien hâte de voir les règlements.

Moi, je pense que c'est un premier pas. J'insiste sur l'importance de toujours tenter d'améliorer le bilan de la sécurité routière. Si nous sommes là aujourd'hui, c'est parce que nous sommes tous préoccupés par le bilan de la sécurité routière par rapport à la situation. Rien qu'hier... Et mes pensées, une mention spéciale pour les deux fillettes de neuf ans et 11 ans qui ont été frappées hier, et j'espère et je leur souhaite un rétablissement très rapide. Je pense que c'est quelque chose qui doit nous préoccuper tous, la sécurité routière. Mme la ministre l'a mentionné à plusieurs reprises, elle a mis un plan d'action. Maintenant, il y a un projet de loi. Le plus important, c'est avoir des actions. Le plus important, c'est avoir des résultats, et, pour avoir des résultats, ça nous prend les bonnes mesures.

Ceci étant dit, M. le Président, j'ai aimé l'exercice de l'étude détaillée de ce projet de loi, mais je vais me permettre de dire qu'on a manqué une occasion en or par rapport à un autre fléau, à un autre fléau qui, en date d'aujourd'hui... pas uniquement la population qui est... qui est rendue là, la population québécoise, mon collègue le député de Taschereau faisait allusion, tout à l'heure, au pourcentage de personnes qui appuient la mesure, c'est toute la question qui touche l'alcool au volant. Et, s'il y a quelque chose que je dois mentionner, c'est l'absence totale, totale, dans le Code de la sécurité routière, de mesures concrètes pour diminuer l'impact de la présence de l'alcool au volant sur le bilan de la sécurité routière.

Je ne vais pas refaire le débat parce que... écoutez, le débat a été déjà fait, expliqué, mentionné par plusieurs acteurs. Malheureusement, c'est à Québec, ils étaient là, en commission parlementaire, ils nous ont dit que c'était un fléau, comme le cellulaire au volant, comme les autres distractions. Mais, malheureusement, aujourd'hui, on manque une occasion, en tant que législateur, de légiférer. Quand je dis «légiférer», je veux juste, encore une fois, réitérer une chose très importante, ce n'est pas le Code criminel, c'est des mesures administratives, qui ont donné leur importance... leur importance un peu partout dans les autres provinces canadiennes. Ça a démontré l'effet positif, l'effet positif sur le Code de la sécurité routière, et ça a été ça qui nous motivait depuis le début, c'est que tous ensemble, on peut améliorer le bilan de la sécurité routière. Donc, si je peux dire que la majorité des points ont été abordés, il y a le grand absent de ce débat, c'est la question de l'alcool au volant. Et c'est cette question où il y a une divergence entre nous et le gouvernement, M. le Président, et j'espère qu'un jour on sera là. D'ailleurs, vous avez vu que j'ai déposé un projet de loi pour baisser le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05 et imposer des mesures administratives. C'est un combat qu'on va mener, qu'on va continuer à le marteler.

Et je vais prendre le temps de saluer l'ensemble des parents, des familles endeuillées qui militent depuis plusieurs années, notamment MADD Québec, MADD dans toutes les régions du Québec, la famille Bittar, qui mène ce combat au nom de Jessica. Je tiens à les saluer et de leur demander de continuer leur combat. Ce n'est pas parce qu'aujourd'hui le projet de loi n'aborde pas cette question ou bien le projet de loi évite de parler de cette question de l'alcool au volant que vous devez baisser les bras. Moi, je vous encourage à continuer votre combat. C'est un combat juste. On le voit maintenant, même la population québécoise a évolué, la population québécoise a accepté qu'on passe à l'action avec la baisse du taux d'alcoolémie à 0,05. Et je peux même dire que la science, elle est là, la plupart des organismes, les rapports du coroner, et j'espère que ça ne va pas prendre un autre scandale ou un autre décès pour dire : On aurait dû le faire pendant le projet de loi sur la sécurité routière.

• (12 h 10) •

Alors, M. le Président, je vais terminer en disant : Ça a été très agréable, malgré le désaccord sur la question de l'alcool au volant. C'était quand même un projet de loi où il y avait une bonne ambiance, de l'ouverture de la part de l'équipe de Mme la ministre. Et je souhaite à ceux et celles qui vont commencer à utiliser ce projet de loi, notamment l'équipe du sous-ministre, qui est en lien direct avec la mise en place du Code de la sécurité routière, je vous souhaite une très bonne chance, on compte sur vous pour améliorer le bilan de la sécurité routière, et j'espère, j'espère que vous avez maintenant entre vos mains le bon outil pour donner suite aux améliorations voulues. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Et je cède finalement la parole à Mme la ministre.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Quel beau moment! Il me reste 19 minutes, je ne sais pas si je vais... bien, en fait, un peu moins de 19, mais, bref, je ne sais pas si je vais les prendre au complet, mais certainement, M. le Président, que je suis extrêmement heureuse d'intervenir à ce stade-ci, la... une des dernières interventions de ce long processus parlementaire qu'est l'étude détaillée, long mais dans le sens de : c'est l'étape la plus longue, si on pense consultation, étude détaillée, prise en considération, adoption finale, adoption de principe aussi au salon bleu. Il y a diverses étapes dans le cheminement d'un projet de loi, mais c'est toujours la plus longue et la plus étoffée, celle de l'étude détaillée. Donc, quand on arrive à la fin, sans vouloir présumer des suites... parce que, bien sûr, là, il y a une procédure à suivre, mais on peut raisonnablement penser que le projet de loi se dirige vers l'adoption finale, donc va devenir une loi en bonne et due forme, sanctionnée, en vigueur, qui va amener des changements énormes et très importants dans la vie des 9 millions de Québécois avec lesquels on vit au quotidien.

Et je ne peux pas mettre des mots dans la bouche de personne, mais je pense que tous les élus assis ici, autour de la table, bien qu'on soit dans des partis politiques différents, on est tous ici pour la même chose, pour améliorer la vie des Québécois, pour faire du service public puis pour faire en sorte que nos fonctions privilégiées, qu'on a la chance d'occuper, vont être utiles au final. Quand on se couche le soir, quand on se lève le matin, en tout cas, c'est mon cas, je me dis : Est-ce que je suis utile pour les citoyens qui nous ont élus? Et je pense qu'aujourd'hui, ce qu'on est en train de finaliser, ça va vraiment être utile pour les citoyens qui nous ont élus, qui paient nos salaires. Je le dis souvent.

Et, M. le Président, pour ces remarques finales, je vais quand même me permettre d'installer ici le cône orange que j'ai reçu le 19 avril, non pas le 12, le 19 avril 2023, que j'ai reçu d'un groupe de parents et de jeunes, surtout. Je pense que... J'ai l'impression que c'est peut-être plus les jeunes que les parents qui ont fait les dessins dessus, mais c'est peut-être aussi une combinaison. Donc... Alors, j'ai reçu ce cône-là le 19 avril 2023, quand les parents, notamment ceux... probablement tous ceux qui sont ici ce matin ou presque tous ceux, du moins, d'un groupe de parents mobilisés, qui... qui porte le nom de Pas une mort de plus, le groupe, mais donc composé de plusieurs parents, qui, comme d'autres groupes aussi très mobilisés, ont décidé qu'à la suite, évidemment, du triste décès de la petite Mariia il faut faire quelque chose, il faut se mobiliser, il faut être visible, il faut être actif, il faut imposer la conversation sur la sécurité routière, qui est toujours un peu en latence. Tu sais, c'est toujours quelque chose qu'on a à l'esprit, mais il y a de ces moments, dans un cheminement social, où il y a des sujets qui se réimposent, et là c'était le cas de la sécurité routière.

Et ils se sont déplacés ici, à l'Assemblée nationale, un vendredi matin, dans une interpellation, à l'initiative de mon collègue de Taschereau. Et ils m'ont donné ce cône-là parce que... peut-être qu'ils se sont dit : Des fois, les... tu sais, les politiciens, ils parlent, ils parlent, mais là on veut s'assurer qu'ils n'oublient pas. Et, M. le Président, non seulement je n'ai pas oublié, mais, en plus, ce cône-là est dans mon bureau à tous les jours, dans mon cabinet, avec d'autres rappels en tous genres de reçus de toutes sortes de partenaires. On a beaucoup de choses à faire au Transport, mais donc jamais on ne l'a oublié. Et tout le monde qui vient dans mon bureau voit le cône, il est... tu sais, il est perché, là, sur une étagère, alors personne ne peut le manquer. Donc, ce cône-là nous habite à tous les jours. Et ce cône-là, aujourd'hui, je dirais, a atteint son résultat aujourd'hui, la dernière séance de l'étude détaillée d'un projet de loi qui va changer, je l'ai dit, énormément de choses.

On pourrait parler longtemps des désaccords qu'on a eus sur le contenu du projet de loi ou, disons, des disparités entre certains points de vue autour de la table sur le projet de loi, mais je pense que l'important, c'est surtout de tabler sur le consensus généralisé à l'effet que non seulement on se devait de faire quelque chose, puis je parle du projet de loi, mais je vais l'enraciner dans mon plan d'action en sécurité routière, parce que le Plan d'action en sécurité routière, pour moi, demeure la pièce maîtresse de notre action gouvernementale en sécurité routière, du moins jusqu'en 2028. Et... et donc ce projet de loi là était un des moyens de pouvoir faire en sorte qu'il prenne vie dans la vraie vie, ce Plan d'action en sécurité routière. On avait besoin de modifications législatives, et on va avoir besoin de modifications réglementaires aussi, mais le Plan d'action en sécurité routière, pour moi, est une petite révolution. Il envoie un signal très fort de protection des clientèles vulnérables : nos enfants, nos aînés, nos travailleurs de chantier, nos brigadiers scolaires, nos signaleurs routiers, nos personnes à mobilité réduite. Puis il envoie un signal très fort aussi du fait qu'on veut se sortir de certains statu quo. On a parlé aussi beaucoup, là, ici de la... de se donner de la latitude, d'évoluer, d'aller vers des technologies, de faire les choses différemment et de s'affranchir de certaines contraintes qu'on avait, là, à même le code, ou de certaines possibilités, du moins, que ne nous donnait pas le code à ce jour.

Alors là, on vient inclure dans le Code de la sécurité routière des avancées majeures, des possibilités de recourir à des systèmes qui pourraient nous permettre, probablement bien après nous, mais qui pourraient nous permettre de faire des choses très innovantes en matière de surveillance du réseau routier, surveillance des comportements, puis ultimement sécurité de notre réseau et amélioration du bilan routier. Il va venir nous... venir nous permettre aussi, puis on en a parlé beaucoup, d'inscrire les corridors scolaires. Les zones scolaires étaient déjà des notions bien connues, déjà réglementées, déjà... Ça ne nous empêche pas d'ajouter quand même des contraintes d'aménagement sécuritaire puis d'imposer le 30 km/h partout, sous réserve de certaines exceptions qui pourront se prévaloir d'un futur règlement qui va être à définir. Mais, en général, on va être à 30 km/h partout. Actuellement, on peut aller jusqu'à 50 km/h. Mais, en plus, on vient enchâsser dans le code la notion de corridor scolaire. Et ça, c'est un exemple, je dirais... Oui, il y a peut-être eu des disparités d'opinions, mais je pense qu'on s'entend tous sur le fait que de l'inscrire dans le Code de la sécurité routière une fois pour toutes, désormais, cette notion-là va devenir incontournable. Auparavant, elle était objectivement contournable, dans le sens où elle n'existe pas dans le code, et il n'y a pas d'obligation d'avoir un corridor scolaire. Maintenant, il va devenir incontournable, dans le sens où, s'il y a un corridor scolaire quelque part,

il va devoir se conformer au guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, qui, lui, va être mis à jour d'ici la fin de cette année.

Donc, il y a plusieurs choses dans ce projet de loi là. Il y a plusieurs choses dans le Plan d'action en sécurité routière, dont je suis très fière. Ce n'est pas à proprement parler dans le projet de loi, mais je veux dire un mot sur un axe de notre projet... de notre plan d'action aussi, qui est toute la question de la formation, de la communication, de l'information. On a mis en place une campagne de sécurité routière dont je suis vraiment très fière, personnellement, parce que je me souviens, au début, quand on a commencé à parler de ça, quand j'ai pris le dossier de la sécurité routière, j'ai dit : Ça serait le fun d'avoir un visage de la sécurité routière. Tu sais, c'est bien beau, le visage de la ministre des Transports, mais, à un moment donné aussi, c'est le fun de changer d'image. Ça fait que j'ai dit : On a besoin de quelqu'un qui va être capable de passer le message, qui va être capable d'aller toucher les gens, qui va être capable de leur susciter soit du rire... Puis là, en l'occurrence, on a pris une humoriste, Katherine Levac, qui fait un excellent travail. Puis je regardais les sondages de... de satisfaction, de taux de pénétration puis d'impact de ces campagnes-là, et il y a un taux très élevé de gens qui ont une opinion positive de la porte-parole, Katherine Levac. Donc, ça, c'est une bonne chose. Et donc, de pouvoir imposer ce sujet-là, mais pas d'une manière moralisatrice, pas d'une manière qui va tanner les gens, mais d'une manière qui va aller les chercher, qui va les faire rire, qui va les accrocher, je trouve que ça, c'est une autre belle réussite. Parce que, quand on parle... Puis souvent, moi, je croise les gens, tu sais, les gens dans ma vraie vie, là, personnelle, je vais chez des amis, tout ça, je dis : Tu as-tu vu les capsules? Oui, oui, oui, c'est bon. C'est pas pire. C'est drôle. Tu sais, alors, ils s'en rappellent, puis, tu sais, Dieu sait que ce n'est pas tout le monde qui écoute la télé. Les gens sont débordés. On est inondés frénétiquement de produits sur Internet, sur les réseaux sociaux, mais cette campagne-là, elle fonctionne. Alors, ça, c'est une autre des belles choses, c'est... Encore là une fois, ce n'est pas dans le projet de loi, mais c'est... c'est une des belles choses qui découle du plan d'action.

Je vois le temps qui file. Je pourrais en parler longtemps. Je l'ai dit, mais, de façon générale, je suis extrêmement fière qu'on arrive à cette étape-là, qui est cruciale, qui va nous permettre de faire des changements majeurs, basés sur la Vision Zéro. Comme, même, l'a soulevé régulièrement le député de Taschereau, il a raison, c'est quand même le socle sur lequel repose notre plan d'action en sécurité routière et qui va nous permettre d'améliorer le bilan en sécurité routière.

J'ai commencé par le contenu, moi, à l'inverse de mon ami de Nelligan, mais je vais évidemment, là, passer à une étape de remerciement, M. le Président, parce que ces projets de loi là, quels qu'ils soient, dans quelque ministère que ce soit, c'est... c'est un travail colossal que d'élaborer une pièce législative. On a fait l'expropriation l'automne dernier, un sujet très, très, très complexe et niché, puis je me souviens à quel point ça prend des gens experts de ces choses-là. Ça prend des juristes experts de la rédaction d'un projet de loi.

• (12 h 20) •

Alors, je veux remercier mes équipes qui sont ici, derrière moi, derrière, dans le fond. Il y a du monde partout parce que ça touchait plusieurs sujets. J'ai des gens... Évidemment, j'ai des juristes. J'ai des gens pour toutes les... la direction des radars photo, je ne sais pas exactement le nom, mais ceux qui s'occupent actuellement de nos appareils, nos deux sortes d'appareils, ceux aussi qui sont de la SAAQ, qui sont en arrière. On a eu des gens du ministère de la Justice. On a des gens d'un peu partout, qui sont venus nous aider. On a eu des gens aussi... Donc, c'est ça, alors, du ministère des... du ministère de la Sécurité publique, du DPCP, de la Sûreté du Québec, qui nous ont aidés. Alors, je veux tous chaleureusement les remercier. J'aurai l'occasion de les nommer, par ailleurs, mais individuellement, mais je veux tous les remercier parce que, je l'ai dit, c'est difficile, c'est compliqué, c'est lourd. On a d'abord fait le plan d'action, c'était déjà un très, très gros travail. Et, ensuite de ça, le projet de loi, puis, ensuite de ça, il va y avoir plusieurs règlements à faire. Il va y avoir une suite à donner à tout ça, ce n'est pas une fin en soi aujourd'hui. C'est même, je dirais, le début d'un chantier encore plus vaste pour faire atterrir tout ça d'ici 2028. Mais un très sincère merci à mes équipes, à mon cabinet, Dave, ici, très... très énergique, et mon sous-ministre, qui est toujours avec moi dans mes projets de loi aux Transports, mon sous-ministre, qui est ici, et sous-ministre adjoint.

Mes collègues, bien sûr, les collègues élus autour de la table, mes chers collègues de la partie gouvernementale, qui se sont alternés et qui ont patiemment participé à toutes ces discussions-là. Merci beaucoup, mes chers amis, d'être toujours ici avec moi. Mes collègues des oppositions, un travail très constructif. Je suis d'accord, il y a eu peut-être des moments où il y avait certains désaccords, mais, au final, ce projet de loi là, on l'a bonifié ensemble, notamment sur la question de l'évolution des technologies, du choix des futures technologies, notamment sur la question des corridors scolaires, des propositions, des discussions amenées par les collègues des oppositions, qui ont donné lieu à des amendements, puis à des changements concrets, puis à une bonification manifeste et substantielle de notre projet de loi. Donc, un grand merci. Merci à vous, M. le Président. Merci à toute l'équipe de la présidence, aux gens qui nous supportent, l'audiovisuel, aux équipes des whips, des leaders ou chercheurs de tous les... de tous les partis, de tous les partis politiques ou de tous les partis... — enfin, on dit-tu partis politiques? — en tout cas, les... toutes les personnes autour de la table qui ont des chercheurs et des... et des gens qui les aident à faire un travail. Je le dis souvent, quand on a l'air intelligent, c'est surtout grâce à nos équipes en général. Alors, un grand merci à tout le monde.

Et je vais terminer, M. le Président, en remerciant les gens qui sont venus nous... nous voir en consultation, qui ont déposé des mémoires, qui sont venus nous voir, pour certains, en consultation physiquement, certains qui sont encore ici aujourd'hui. Je vais me permettre de nommer des groupes parce que... et ce n'est pas exhaustif, là, il y a une foule de partenaires là-dedans, des gens qui ne sont pas nécessairement venus, qui n'ont pas nécessairement déposé de mémoire, mais qui nous appellent, qui nous racontent, qui nous croisent un peu partout ou qui nous transmettent des idées, mais je veux au moins nommer l'Union des municipalités du Québec, la Fédération québécoise des municipalités, le CAA-Québec, Piétons Québec, l'Association du camionnage du Québec, Pas une mort de plus, Accès Transports Viables, Vivre en Ville, Fédération des comités de parents du Québec, Laboratoire Piétons et Espace urbain de l'INRS, la

ville de Montréal, la Fédération des transporteurs par autobus, Moto Québec, Association pour la santé publique du Québec, Association des écoles de conduite du Québec, Vélo Québec, Mères contre l'alcool au volant, MAAD Canada, qui... qui est venu faire un témoignage, d'ailleurs, très émouvant en consultation, et donc tous ces partenaires-là de la sécurité routière.

Puis, encore une fois, il y en a bien d'autres, là. Ce n'est pas une liste qui se veut exhaustive, mais ces gens-là, entre autres, nous ont alimentés, nous ont éclairés, que ce soient des scientifiques, que ce soient des gens qui se sont mobilisés par eux-mêmes gratuitement, puis qui font ça bénévolement, puis qui s'activent pour le mieux-être de nos enfants. Quel que soit, là, le type d'expertise ou le type de contribution qui a été apportée, c'est ces gens-là qui nous nourrissent puis qui nous obligent, à tous les jours, à se forcer, puis à travailler, puis à améliorer les choses.

Alors, un très, très grand merci, M. le Président. Merci encore à ceux qui sont ici aujourd'hui. Merci à nos enfants aussi parce qu'on le fait pour nos enfants. Quand il s'agit des zones ou des corridors scolaires, bien sûr, on a nos enfants à l'esprit. Alors, ce cône orange, M. le Président aura fait son chemin, il sera allé très loin. En général, les cônes orange, on est tannés de les voir, mais, celui-là, je vous l'annonce tout de suite, on va le garder longtemps. Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Merci, chers collègues, pour votre contribution aux travaux. Il y a eu quelques petits crescendos au cours de l'exercice, mais je pense que ça s'est bien déroulé quand même, malgré tout, avec l'ensemble des collègues. Je pense qu'il y a eu des bonnes discussions autour de la table. Merci à l'équipe du secrétariat qui a pu m'accompagner, nous accompagner, là, lors de ces travaux. Je pense que c'est très, très, très apprécié.

Et donc, étant donné que la commission a accompli son mandat, j'ajourne les... je suspends les... j'ajourne les travaux jusqu'au 16 avril, et c'est réellement le 16 avril, à 10 h 30, mardi prochain. Parfait. Merci beaucoup de votre collaboration.

(Fin de la séance à 12 h 25)